



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.

22^{DE} AARGANG
1915.



KJØBENHAVN.

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

1915.

„DANSK SØFARTSTIDENDE“.

AARGANG 1918.

INDHOLD:

	Side		Side
A.			
Aabent Brev angaaende Udskrivning af Valg til Folketing og Landsting	112	Bunkerkul til neutrale Skibe, Skærpede Bestemmelser angaaende Udlevering af	293, 301
Aalborg Havn, Udvidelse af	112	Burmeister & Wain	40, 120, 246, 261
Aarsberetningen for 1914 fra Genoralkonsulatet i London, Af	59	Boggild, Konsul	191
Aarskiftet, Ved	1, 9, 15, 21	C.	
»Absalon«, Nyt Dpskss.	85	»California«, Nyt Dieselmotorskib	346
Adresse-Kommission, Om	118, 129	Carlske Dampskibss., Do	67
»Alfred Hage« og »Sara«, gode Priser, Dpsks.	92	»Carmen«, Dpsk.	202, 242
Allinge Havn, Dæmningskred ved	261	»Cathay« sunket, Dpsk.	119, 176
— Uddybning af	253	»Chile«, Nyt Dieselmotorskib	339
Amerikalinie, Den norske	49	»Cocos« torpederet, 3/m. Sk.	155, 207, 330
— Den svenske	245	»Columbia«, Nyt Dieselmotorskib	228, 270, 312
Amerikansk Kystfart, Mangelon paa Sejlskibe i	344	»Cyrus« torpederet, Dpsk.	143
— Skibbygning, Om	149, 273	D.	
— Solovgivning	117	Dpskss. paa Bornholm af 1866	40
»Amorika«s Torpedering, Norsk Dpsk.	17	Danmark, Dpskss.	40
Annullering af Kontrakter, Om norske Rederes	332	—'s Handelsflaade 1913	226
Antworpen som Trafik- og Rederihavn	251	—'s Handels- og Skibsfartsforbindelse med England	316
Arbejderforsikringsraadets Søfartsafdeling	106	—'s Skibsliste 1915	66
Archangel, Forhøjelse af Priserne for Stevedoring i	150, 156, 294, 308	Dania, Dpskss.	50
— Sejladsen paa	118, 288	Dannebrog, af 1896, Neptun, Dpskss.	53, 205
— Ulyre Opsving i Trafikken paa	66	Dansk Arbejde	176
Atalanta, Dpskss.	260	Dansk Dampskibsrederi-Forenings Vedtagelse af Krigstillæg til Besætningerne	53
Atlantehavet, Nyt Dpskss.	215	Danske Handelsmarines Tab under Verdenskrigen, Den	156
»Australien«, Nyt Dieselmotorskib	23	— Lloyd, Sø- og Transportforsikringselskab	144
Australien, Oprindelsecertifikater til	138	— Skibe odelagt under Krigen	252
— Statsskibsfarten paa	138	— Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Suffolk	112
B.			
Baltic and White Sea Conferences og The Documentary Council's Betydning for Skibsrederne efter Krigen	178, 185	Dansk-fransk Dpskss.	40, 183
Baltica, Nyt dansk Søforsikringselskab	287, 330	Dansk Søjlskibsrederi-Forening:	
»Baltica« Charter, Unojagtige Kopier af	112	Aarsberetning	144
Bofragtningskontrakter, Om opsagte	17	Aarsgeneralforsamling	156, 162, 170, 177, 183, 192
Bemandingsforholdene i Skibe, Om	238, 245	Fyns Kreds	60
Bemandingsspørgsmaalet	251, 267	Æro Kreds	76
»Betty« torpederet, Dpsk.	138, 287	De forenede Staters Tonnageforøgelse	223
»Blenda«s Stranding, Svensk Dpsk.	111	Det dansk-russiske Dpskss.	144
»Bodil«s Stranding, Dpsk.	138	Det forenede Dampskibsselskab	53, 106
»Boro«s Stranding, Svensk Dpsk.	97	— — —'s Begravelseskasse	48
Botniske Bugt, Minerne i	143	— — —'s Køb af »Viking«	112
— — og Østersøen, Besejlingen af	223	— — —'s Understøttelse til Havnearbejdernes i Eshjorg	79
Britiske Dækslastregler, De midlertidige	49	Det 7. nordiske interparlamentariske Delegeretmode	233
— Flaadehavne, Bestemmelse om Adgang til	40	Dieselmotorskibe, Britiske Skibbyggere og Rederes Stilling til	97
— Havne i Krigstid, Om Besejlingen af	106, 199	Dieselmotorskibenes Fremtid, Om	137
— Kortlægningsekspedition, En planlagt	17	Documentary Council's og The Baltic and White Sea Conference's Betydning for Skibsrederne efter Krigen, The	178, 185
— Kulproduktion, Den	144	Drikkevand i Redningsbaadene, Betydningen af, at der findes	232, 329
— Skibbyggere og Rederes Stilling til Dieselmotorskibe, Om	97	Irisk	231, 301
Bugsersbage med Slipindretning, Eu	133	Dækslast, Midlertidige britiske Bestemmelser angaaende	231, 301
Bulgariens Deltagelse i Verdenskrigen	281		

	Side	Side
Domme: (Om Søforhør og Søforklaring se under S.)		
Højesteret:		
Erstatning ved Totalforlis (Den kjøbenhavnske Søassurancesforening ktr. Krigsforsikringen for danske Skibe) ..	316	
Overretten:		
„System“s Bjergning, Svensk Sk.	17	
Sø- og Handelsretten:		
Afstandsfragt (Firmaet C. J. Christensen ktr. D. F. D. S.)	302	
Bjergløb (Em. Z. Svitser ktr. russ. Dpsk. „Albatros“) ..	17	
— (Karrebæksminde Bjergløb ktr. norsk Dpsk. „Rilda“) ..	17	
— (En Fyrbøder ktr. D. F. D. S.) ..	331	
Erstatning for Beskadigelse under Løsning (Dpskss. Oriou ktr. Kjøbenhavns Kul- og Kokeskompagni) ..	213	
— for Tab ved ikke at have modtaget anmeldte Varer (Konsul Jon Arnesen ktr. Dpskss. Thore) ..	331	
— for Totalforlis (Havnefoged Mouritzen, Nykjøbing M. ktr. Krigsforsikringen for danske Skibe) ..	145	
— for Totalforlis (Den kjøbenhavnske Søassuranceforening ktr. Krigsforsikringen for danske Skibe) ..	294	
Overtrædelse af Solovens § 293 (Det Offentlige ktr. Skibsfører I. L. L.) ..	41	
— — — § 293 (Det Offentlige ktr. Skibsfører C. D.) ..	200	
— — — §§ 36 og 37 og Forfalskning af Skibsdagbog (Det Offentlige ktr. Skibsfører J. C. C.) ..	206	
— — — §§ 36 og 37 (Det Offentlige ktr. Maskinmester H. P. G.) ..	206	
— — — § 306 (Det Offentlige ktr. Styrmand H. G. G. G.) ..	302	
Prasejling (A/S. Morso Dpskss. ktr. De danske Statsbaner) ..	213	
— (Norsk Dpsk. „Bygdø“ ktr. D. F. D. S.) ..	321	
Restfragt (Dpskss. Atalanta ktr. Gross. V. Lund) ..	317	
Rouning (Det Offentlige ktr. Fyrbøder K. J.) ..	309	
Sammenstød (Norsk Dpsk. „Tordenskjold“ ktr. Dpsk. „Tranquebar“) ..	40	
Strid om Forsikringspolice (Firm. A. Karlson, Kjøbenhavn, ktr. Forsikringsaktieselskabet National) ..	321	
— om Løsningsudgifter (Thor E. Tulinius mod Sk. „Anna“) ..	294	
Frederikshavn Søret:		
Bjergløb (Em. Z. Svitser ktr. engl. Dpsk. „Grasham“) ..	118	
— (Kapt. Carstensen, „Generalkonsul Pallisen“ ktr. tysk Dpsk. „Georgia“) ..	118	
Helsingør Søret:		
Overtrædelse af Lov af 2. August 1914 (Det Offentlige ktr. Lods Erik Rasmussen) ..	224	
Rudkjøbing Søret:		
Erstatningspligt ved forsinket Fremkomst af Varer (Sk. „Poseidou“ af Marstal ktr. A/S. F. Christensen, Rudkjøbing) ..	289	
— — — (Sk. „M. Hay“, Marstal, ktr. A/S. F. Christensen, Rudkjøbing) ..	289	
Engelsk Domstol:		
Fart under Tug og Signalet: „Jeg ligger stoppet“ ..	220	
Kollision (Dpsk. „Astarte“ ktr. Dpsk. „Joseph Thompson“) ..	302	
Sammenstød („Jægersborg“ og norsk Dpsk. „Urania“) ..	35	
Fransk Domstol:		
Mankofordring (Dpsk. „Anvers“) ..	131	
Kanadisk Domstol:		
Sammenstød („Empress of Ireland“ ktr. norsk Dpsk. „Storstad“) ..	118	
Svensk Domstol:		
Kollision (Sk. „Concordia“ og russ. 3/m. Sk. „Cyrus“) ..	28	
Tysk Domstol:		
Priseretter:		
Frigivelse af 5 beslaglagte norske Dpsk. mod Garanti	11	
God Prise (Dpsk. „Alfred Hage“) ..	24	
Gode Priser („Cocos“, „Elma“, „Noptunus“, „Marie“ og „Nogill“) ..	330	
Overpriseretten i Berlin:		
Frigivelse af Priseskibene „Sara“ og „Alfred Hage“ ..	155	
Dødsfald:		
Skibsfører E. Eriksen ..	5	
Skibsfører Th. H. Brinch, Sønderho, Fano ..	12	
Skibsfører Kloster, Sønderho, Fano ..	18	
Flv. Skibsinpektør ved Statsbanerne J. H. Elmquist ..	23	
Skibsfører Jens Christiansen, Sønderho, Fano ..	39	
Skibsfører A. Nielsen, Korsør ..	39	
Skibsfører Vill. Skjødt, Kjøbenhavn ..	39	
Baadformand Jens Sand Larsen, Thorupstrand ..	66	
Redningsmand Jesper Olsen, Fjaltring ..	79	
Skibsfører J. J. Benediktsen ..	106	
Skibsfører L. P. Hansen ..	106	
Kommandør Waldemar de Conuick ..	106	
Skibbygmester N. P. Petersen, Thuro ..	123	
Skibsfører H. J. Clausen, Marstal ..	156	
Skibsfører J. A. Andreasen, Esbjerg ..	191	
Skibsfører Mathias S. Jepsen, Nordby, Fano ..	191	
Professor C. G. F. Schwartz ..	197	
Kaptajn H. Münter ..	198	
Premierløjtnant A. Hock ..	198	
Skibsfører L. A. Busch, Grenaa ..	212	
Vicokonsul V. L. Thorn, Karlskrona ..	232	
Havneingeniør N. J. M. Høeg, Aalborg ..	237	
Skibsfører Andersen ..	245	
Redningsmand Peter Josephsen, Trillingsgaard, Harboøre ..	267	
Lods Nicolai Nicolaisen, Randers ..	267	
Navigationsskolebestyrer J. Kerstens, Aalborg ..	274	
Skibsreder N. H. Brinch, Sønderho, Fano ..	282	
Skibsfører Hans Chr. Madsen, Kjøbenhavn ..	301	
Skibsfører Rasmussen ..	301	
Skibsreder H. H. Clausen ..	316	
Skibsreder Hans Marius Petersen, Marstal ..	322	
Skibsfører Jens H. Sydom, Sønderho, Fano ..	322	
Legatstifteren Emile Robin ..	330	
Skibsreder Chr. Jensen, Hellerup ..	335	
Skibsfører H. M. G. Hansen ..	343	
E.		
Efterretninger for Søfarende .. i omtrent hvert Nr. (Se endvidere Specialregistret for de officielt udgivne „Efterretninger for Søfarende“.)		
Elise, Nyt Dpskss.	260	
„Ellen Bentzen“ brændt, Sk.	261	
„Elma“ af Marstal stukket i Brand, 3/m. Sk.	176, 330	
„Ely“ stødt paa en Mine, Dpsk.	138	
„Empress of Ireland“s Sammenstød med norsk Dpsk. „Storstad“ ..	118	
Engelsk Forholdsregler til at forebygge, at Varer naar til eller kan afgaa fra Tyskland ..	66	
— Krigskontrabandeerklæringer ..	3, 98, 138, 281	
Engelsk Priseret, Om Affattelse af Skrivelser angaaende Varer bragt for ..	161	
England, Om Dokumenter, der er nødvendige ved Førelse af Sager for Priseretterne i ..	4	
— Om Dækslast til ..	231, 301	
— Om Nedsættelse af en Komité for Prisfordringer i ..	280	
— Om Pas til ..	231, 260	
— Om Skibspriser i ..	253	
— Om Udlændinges Landgang i ..	11, 260	
— Om Salg af prisetagne Skibe i ..	23, 59	
— Om Skibe stoppet som usikre i ..	231	
—'s Handel under Krigen, Om ..	59	
—'s Ind- og Udførsel, Om ..	66	
—'s oversøiske Handel ..	161	
—'s Skibstab under Krigen ..	307	
—'s Tonnagebehov under Krigen ..	4	

Erstatninger for odelagte danske Skibe	224, 237,	287
Esbjerg Trafik- og Fiskerihavn		281

F.

Fabor, Generalkonsul		183
Førligt Gods, Skandinavisk Udkast til internationale Regler for Transport af	28,	330
»Ferdinand«s Stranding, Galease		329
Finanslovsforslaget 1916—1917	274, 282, 289,	295
»Fingal«s Stranding, Svensk Dpsk.		252
Finske og svenske Havne, Trafiken paa		97
»Fiol«s Stranding, Norsk Bark		344
Fiona, Dpskss.		67
Fiona og Vendila, Sammenslutning af Dpskss.		156
Firth of Clyde, Besøjlingen af		199
»Flagbogen« 1915		66
»Flora«, Nyt Dpsk.		101
Fragter, De høje	23, 28, 35, 53,	273
Fragterne, Skandinavisk Kongres til Nedsættelse af	22, 27,	35
Fragtforsked, Advarsel til Kaptajner mod at udstede Veksler for Beløb givet dem i		132
Fragtmarked	I omtrent hvert Nr.	
Fragtregulering, Om	22, 27, 35,	330, 335
Frankrig og Algerie, Farten mellem		155
Franske Havne, Løseforholdene i	73,	316
— — Om fremmede Sofolks Adgang til		262
— — Om Oprindelsescertifikater for Varer til		344
Fransk Forbud mod Salg af Skibe		316
»Frode« torpederet, Dpsk.	292,	294

Føllesrepræsentationen for dansk Skibsfart:

Aarsberetning	119, 124, 130, 138, 144, 151, 155,	
	183, 192, 205, 212, 218, 224, 232,	238
Meddelelser ..	15, 33, 59, 91, 117, 149, 205, 231, 259,	293, 321

G.

Gefion og Progress, Dpskss.		200
Generalforsamlinger:		
Burmeister & Wain		120
Carl, Skjold, Gorm		95
Dpskss. af 1912		339
Danmark, Dpskss.		82
Dannebrog af 1896, Neptun		82
Danske Lloyd		153
Dansk-fransk Dpskss.		93
Dansk Navigationslærerforening		304
Dansk-russisk Dpskss.		166
Dansk Sejlskibsrederi-Forening:		
Aarsgeneralforsamling	156, 162, 170, 177, 183,	192
Fyns Kreds		60
Æro Kreds		76
Den alm. danske Skibsførerforening		56
Det helsingørske Dpskss.		94
Det kgl. octr. Søassurance-Kompagni		140
Fiona		100
Foreningen til Søfartens Fremme		113
Frederikshavns Værft og Flydedok		81
Gefion		100
Hafnia		100
Heimdall		94
Helsingør Jernskib- og Maskinbyggeri		256
Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft		94
— Skipperforening		75
Marstal Skibsrederses Sygeassurance		101
— Skipperforening		30
Norden, Dpskss.		81
Peter Bonn, Dpskss.		339
»Prinsesse Mariæ Hjem«		76
Prins Valdemar Foreningen		31
Svondborg Søassurance		68
— —'s Fragtforsikringsafdeling		109
— Toldstedts Forsikringsforening for Sofolks Ejendele		56

Svitzers Bjergningsentreprise		101
Søassuranceforeningen Æro		81
Sømandsforeningen af 1856		76
Sømandenes Forbund		19
Sønderho Enkekasse		76
— Understøttelsesforening		69
Thore		121
Thurø, Dpskss.		100
— Forsikringsforening for Søfolk		31
Torm		83
Tøjassurance Neptun		31
Vendila		95
Viking, Dpskss.		94
»Viking«, Skoleskibet	106,	112
Vulcan og Merkur		83
Ørekassen i Marstal		62
Østasiatiske Kompagni		94
Genuas Havn, Om Varetrafikken paa		138
»Georg Stage«, Skoleskibet	18,	137
»Godafoss«, Dpsk.		109
»Gradyb« Fyrskib sprængt sin Fortøjning		4
»Gullfoss«, Nyt Dpsk.		26
Göteborg, Ny Flydedok i		112
— Provisorisk Frihavn i		308
Göteborg—Stockholm, Kanaltrafikken		321

H.

Hafnia, Dpskss.		50
Handelskammer for de smaa Nationer i Shanghai, Om Oprettelse af et		343
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg	49, 150, 199,	322
»Harald«s Stranding, Svensk Dpsk.		28
Havarier og Forlis	I omtrent hvert Nr.	
Havne, Danske	Næstsidste eller sidste Nr. i hver Maaed	
Havre, Løseforholdene i		73
Heimbürger, Nic., Mæglerfirmaet		92
Heimdall, Dpskss.		66
»Helenic«, Brand i svensk Dpsk.		28
Helsingør Jernskib- og Maskinbyggeri	218,	256
»Hjalmar Sørensen«, Motorskonnort		55
Hoeck, A., Premierløjtnant		198
»Horses Importation and Transit Order of 1913«, Om Ophævelse af		5
»Hvalen«, Skonnerton		288
Hyrerne, Krigstillæg til	53, 98, 176, 223, 237,	321

I. J.

»Imataca« forladt af Mandskabet, Norsk Dpsk.		50
»Ingeborg«s Stranding, Galease		39
»Ingolf«s Forlis, Dpsk.		4
»Island«, Nyt Dpsk.	101, 209,	214
Island, Skibsfarten paa		212
Isen i Nord-Atlantehavet		67
Italienske befæstede Havne i Krigstid, Om Besøjlingen af		106
— Blokadcerklæringer	138,	144
— Krigskontrabaudeerklæringer	175,	224
Italiens Deltagelse i Verdenskrigen		130
Japansk Dampskibslinie, En ny		281
»Jason«, Brand i Dpsk.		29
— torpederet, Sk.		205

K.

Kanada, Oprettelse af Frihavne i		218
Kanalen, Sejladsen gennem		150
Karantæneforanstaltninger, Om udenlandske	12, 18, 29, 73,	
	150, 162, 200, 218, 232, 253,	335
Kina som Marked for Motorbaude		308
Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft		66
— Havn, Pladsmangel i		17
— — Om en Udvidelse af		47, 106
— —'s Statistik		323
— Maskinistkole		150
— Skipperforening, Legat til Minde om Kaptajn A. V. Knudsen, Formand i		123
Kollision, Om at stoppe og bakke, naar der er Fare for		302

	Side	Side	
Konnossementer under Krigen, Om Udfærdigelsen af	287	Minespærringen i Lille Belt, Om	65
Kontrakter, Annullerede	17	Minespærringer ved den sydlige Udg. af Sundet, Tyske	246, 253, 259, 267
Kortlægningsekspedition, En britisk	17	Minimallon for Styrmande i Sejlskibe, hjemmehørende i Svendborg-Marstal Tolldistrikter	85
Kotka, Traalken paa	92	»Minsk« forulykket, Dpsk.	330
Krigen, Tabet af Skibe under	73, 79	Morsø Dpskss.	73
Krigsforsikringen for danske Skibe, Om	65, 129, 156, 161, 217, 237, 253, 273, 274	Münter, H., Kaptajn	198
— for Varer	161, 237	Møen, Dpskss.	330
—'s Tab, Om	18, 143	Møller, H. A. A., Skibsmægler	232
»Krigsmaling«, Om Skibenes	34, 35, 39, 118, 261	Mønstringskontoret	53
Krigskontrabande, Om	3, 10, 21, 98, 111, 138, 175, 224, 233, 281		
Kristianafjord, Sejladsen paa	40		
Kronprins Frederiks Fond	240		

L.

Legat for Redningsmænd, Fru Elisabeth Rørby's	287
Leith, Om Landsættelse af Heste i	5
Lerje Brygge, Løseforholdene ved	191, 211
»Lilian Drost« stød paa en Mine og sunket, Dpsk.	123, 176
Lille Bolt, Minespærringer i	65
Limfjorden, Ny Bro over	322

Literatur:

Det kgl. Søkartarkiv: Forandringer og Tilføjelser Nr. 5 til Den danske Lods 7. Udg.	59
— — — Forandringer og Tilføjelser Nr. 2 til Fortegnelse over Fyr- og Tangesignalstationer o. s. v.	59
— — — Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til Fortegnelse over Danske Sømærker 1914	59
— — — Forandringer og Tilføjelser Nr. 2 til Den danske Hvnvelods 7. Udg.	59
— — — Forandringer og Tilføjelser Nr. 4 til Den islandske Lods 3. Udg. 1911	60
— — — Forandring og Tilføjelser Nr. 5 til Den færøske Lods 3. Udg. 1907	60
Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet: Danmarks Skibsliste 1915	66
F. V. Mortensen: Aarboeg for den danske Fiskerflaade	150, 344
Kay Larsen: Danmarks Kapervæsen 1807—1814	156
A. H. M. Rasmussen: Skibs-Motorlære	191
Axel Møller: Erstatningsansvaret ved Skibssammenstød, II Del	245
J. A. D. Bildsø: Nautisk Almanak	282
Lloyds Register	50, 53, 91, 161, 166, 225, 337
Locophonen	253
Lods idemt Bode for Overtrædelse af Lov af 2. Aug. 1914	224
Lodslovens Revision	322
Løe, En svensk nyopfundet	329
Londonerklæringens §§ 34, 35 og 38, Om	105
»Lusitania«s Torpedering, Om engl. Dpsk.	117, 123, 124

M.

Maksimalfrægter, Om Fastsættelse af	22, 27, 35, 53
»Malakka«s Stranding, Dieselmotorskib	5, 54, 92, 98, 144, 199
Malmö, En Frihavn ved	161, 274, 308
Mandskabets Ret til Afsked efter Udbrud af Krig	183, 186
»Maracaibo«, Nyt Dieselmotorskib	333
»Margrethe«, Dpsk.	195
»Marie« af Thuro stukket i Brand, Sk.	218, 330
Marienburg, Motorskibsselskabet	252
»Marieborg«, Nyt Motorstaalskib	43
Marokko eller Tunis, Om Varer bestemt til	308
»Marselisborg«s Forlis, Dpsk.	28, 74
Marstal Skibsforenes Lønning, En Omordning af	321
»Martha« torpederet, Dpsk.	123
»Maryetta«s Forlis, Norsk Barkskib	5
»M. C. Holm« stød paa en Mine, Dpsk.	5
Methil, Lukning af New Dock i	79
Minekonference, En skandinavisk	35, 48
Miner, der odelægges af Isen, Om	60
Miner. Forholdsregler mod drivende	22, 35, 48, 54, 150, 293
Miner i Nordøen. Drivende	29
Minesprængninger, Om	23, 29

Minespærringen i Lille Belt, Om	65
Minespærringer ved den sydlige Udg. af Sundet, Tyske	246, 253, 259, 267
Minimallon for Styrmande i Sejlskibe, hjemmehørende i Svendborg-Marstal Tolldistrikter	85
»Minsk« forulykket, Dpsk.	330
Morsø Dpskss.	73
Münter, H., Kaptajn	198
Møen, Dpskss.	330
Møller, H. A. A., Skibsmægler	232
Mønstringskontoret	53

N.

Nakskov, Udvidelse af Havnen ved	123
Navigationsvæsnets og Søværningsvæsnets Lovforslagene om	105, 261, 266, 282
»Noptunus«, Sk.	330
Neutralt Skibe adelt under Krigen	191, 199, 205, 218, 224, 232, 247, 252, 253, 261, 330
Neutralitetsmærker paa Skibene, Om	34, 35, 39, 118, 261
Neutral Skibsfart paa Nordøen	42
Neutralt Flag, Om Anvendelsen af	34
Neutralt Skib under Befaling af engl. Prisemandskab, naar det prajes af fjendtligt Krigsfartøj, Hvorledes forholder sig det	194
New Dock i Methil, Lukning af	79
New Foundland, Om lange Ophold ved Lastning af Fisk paa	16
»Nogill« torpederet, Dpsk.	199, 330
Nordisk Skibsrederforening, Et svensk Angreb paa	211
Nordisk Skibsrederforenings Aarsmøde	175
Nordso-Blokaden, Den tyske	33, 39, 117, 123, 138, 143, 155, 156, 176, 191, 199, 205, 218, 224, 247, 330
Nord-østersø Kanalens Udvidelse	254
Norge, Navigationsundervisningen i	267, 322
Norge og Nordrusland, Dampskibsforbindelse mellem	308
»Norges Handels- og Sjøfartstidende«s 25 Aars Jubilæum, Bladet	10
Normaluret paa Toldboden	191
Norsk-amerikansk Dampskibslinie, En ny	322
Norsk Dieselmotor-Skibsværft, Et paatænkt	130
Norske Amerikaline, Den	49
Norske Sejlskibe solgt til Sverig	231
Norske Skibsbestillinger	287
Norske Skibstaber under Krigen	281
Norsk Forbud mod Køb af Skibe	335
Norsk Skibssalgforbud	322
»Notices to Mariners«, Uddrag af	I omtrent hvert Nr.
Nybygninger, Køb og Salg	19, 25, 32, 37, 43, 56, 69, 109, 121, 133, 154, 166, 195, 200, 209, 215, 221, 228, 235, 242, 247, 256, 262, 270, 276, 284, 288, 297, 304, 312, 326, 333, 339, 346
Nykjøbing Mors Dpskss.	73
Nødror	288

O.

Øprindelsescertifikater, Om	205, 344
Orient, Nyt Dpskss.	237, 245
»Orient«s Stranding. Belønning til Redningsmandskabet ved svensk Barkskib	17
»Ortega« jaget af en tysk Krydser, Engl. Dpsk.	133

P.

Pacific, Nyt Dpskss.	260
Panama-Kanalen	129, 130, 273, 293, 301
Panama-Kanalen og Sejladsen paa San Francisco	309
»Panama«, Motorskibet	19, 69
Pas til Storbritannien, Bestemmelser om	98, 231, 260
Pendulpropelleren, Vogts	288
Politipas, Om	295
Priseordning, Forandringer i den tyske	105
Priseretsdomme	11, 24, 155, 223
Prisetagne Skibe frigivne mod Kaution, Om	92
Prisetagne Skibe, Salg af	23, 29, 59
»Prizo claims committee«, Den engelske	280
Props og Trækluster, Om Forsikringen af	217, 246

	Side		Side
R.			
Realm Regulations 1914, Ændringer til de engelske	217	»Storstad«s Sammonstød med »Empress of Ireland«, Norsk Dpsk.	118
Redningsbaade af Papir	133	St. Thomas, Havneanlægget paa	322
Redningsbaadene bør være forsynet med frisk Vand	232	Styrmandselover, Om Antagelse af	237, 348
Redningsbaade, Ny	18	Suezkanalen i 1914	211
Redningsmandskabet, Belønninger til	17, 66	— Forholdsregler til Sikring af Skibenes Passage gennem Sundet, Tysk Minesperring ved den sydlige Indgang til	246, 259, 267
Redningsstationen »Skagens Gren«	281	Sveudborg, Dpskss.	92
Redningsvæsen, Det danske	198	— Sømandshøjskole	29, 149
Redningsvæsen, Det svenske	217, 343	Svenske Amerikalinie, Den	261
Registrering m. m. af 1. April 1892, Forslag til midlertidig Tillæg til Lov om danske Skibes	113	— Farvande, Minefaren i de	138
»Regnskabsforelse i Skibe«, Pjece om Vejledning i	11	— Frihavn	308
Regulering af Fragtaterne, Om	22, 27, 35, 53	— og finske Havne, Trafikken paa	97
Requijada, Havnen ved	131	— Redningsvæsen, Det	217, 343
Riga, Klareringsgebyr i	140	— Skibssalg under Krigen	106
Robin, Emile	330	Svensk Skoleskibsselskab i Stockholm	330
Robins Legat, Emile	17, 18	Sydfynsk Dpskss.	92
Rouen, Løseforholdene i	73, 316	»Systor«s Bjergning, Svensk Sk.	17
Rotterdam, Forhøjelse af Havneafgifterne i	85	»Soborg« torpederet, Dpsk.	143, 161, 287
Rusland, Frigivelse af tilbageholdte Skibe i	155	Sofartsnævnet	49, 150, 199, 322
— Oprindelsescertifikater for Varer til	205	Sofartsteknisk Forening	274
Russiske Havne, Om Afskaffelse af Adresse Kommission i	118	Sofolks Sparepenge, Hjemsendelse af	85
— Krigskontrabandeerklæringer	21	— Ulykkesforsikring	251
— Toldnedsættelser, Om	261	— — Forslag til midlertidig Lov om Ændringer i Lov Nr. 54 af 1. April 1905, om	65, 67, 79, 92, 106
Russisk Handelskompagni, A/S.	144	— — under Krigen	49, 53, 98, 123
S.			
»Salvador« stukket i Brand, 3/m. Sk.	219, 237, 287	Søforhør og Søforklaring:	
Schwartz, C. G. F., Professor	197	Forlis (Motorskib »Malakka«)	54
»Seamansact«, Den amerikanske	149, 273	— (Dpsk. »Chr. Christensen«)	86
Sejlskibe, Om store	254	— (Dpsk. »Canadia«)	145
Sessionen, Om	67	— (Dpsk. »Cathay«)	176
Shanghai, Et Handelskammer for de smaa Nationer i	343	— (Dpsk. »Lilian Drost«)	176
Signalering, Om Betydningen af	307	— (3/m. Sk. »Cocos«)	207
Sikring af Menneskeliv til Søs, Om Danmarks Stilling til Londoner-Konventionen om	4	— (Sk. »Hans Emil«)	208
»Skagens Gren«, Redningsstationen	281	— (3/m. Sk. »Salvador«)	219
Skagens Signalstation	308	— (Dpsk. »Frode«)	294
»Skandia«, Dpskss.	50	— (Dpsk. »Thorvaldsen«)	295
»Skandinavica«, Genforsikrings Aktieselskabet	130	Grundstødning (Dpsk. »Hellig Olav«)	17
Skibenes Bemanding og Sikkerhed til Søs	238, 245	— (Dpsk. »Elsborg«)	344
Skibsbnade, Forstøtning af	74	Havari (Dpsk. »Heinrich«)	157
Skibsbesætninger, Belønninger til	218	— (Bark »Claudia« af Marstal)	288
Skibsdagbogen, Både for Overtrædelse af Solovens Bestemmelser om Indførelse i	79	Søkort, Rettelser til og ny Udgaver af	73, 280
Skibsdagbogen, Forfalskning af	206	Soloven § 85, 2. Stk., om Mandskabets Ret til Afsked efter Udbrud af Krig	183, 186
Skibsefterretninger	I hvert Nr.	»Solva« stødt paa en Mine og sunket, Motorjagt	261
Skibsfartens Fortjeneste under Krigen og dennes Anbringelse i ny Tonnage	260	Sømandsarbejde, Et godt Stykke	4
Skibsfartens Stilling under Verdenskrigen, Den neutrale	233	Sømandsbiblioteket for Danmark	223
Skispriser, Hoje	18, 43, 253, 276, 284	Sømands- og Fyrboderkonference i Göteborg, Den skandinaviske	245
Skibssalg, Forbudet mod	259, 265, 279, 315	Sømandsstrejke, Om	4, 11, 13, 17
Skjalm Hvide og Myren, Dpskss.	212	Søneringsvæsnets og Navigationsvæsnets, Lovforslagene om	105, 261, 266, 282, 288
»Skjoldborg«, Dpsk.	22	Sø- og Handelsretten, Valg af Medlemmer til	5
Skodder i Skibe, Om	260	Sø og Land	I omtrent hvert Nr.
»S. L. Weber« sunket i Grønsund, Sk.	35, 40	Soulykke Statistik, Dansk	317
Smaaskibenes Erhverv under Krigen	137, 139, 152	T.	
Smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget, Foranstaltninger mod	112	Taaehorn til Lysbøjer, Et nyt automatisk virkende	118
Sortehavet, Handelsskibe indelukket i	73	Tannebek, Skibsforer	85
Spansk Skibbygning	56	»Thorvaldsen« torpederet, Dpsk.	246, 295
Spørgsmaal og Svar:			
Hvorledes stiller Krigsforsikringen sig i Tilfælde af Havari, naar et Skib i Stedet for at rette sig efter dennes Forskrifter nodes til at rette sig efter engelske Krigsskibes Sejlansvisninger?	93	»Torm«, Dpskss.	50, 224
Kan et Mandskab paa et Dampskib forlange at blive afskediget i Udlandet i Folge Solovens § 85?	186	Traadløs Telegrafi	144, 281
Naar et Mandskab er monstret paa Soloven, har det saa Krav paa 13 Dages Hyre for Tidsrummet 28. Februar—11. Marts?	209	Trollhätta Kanalen	79, 288
Dækker Udtrykket »Ny Skibe« i Sejlskibstilsynsbekendtgørelsen § 5, 2. Stk. ogsaa nyanskaffede Skibe?	311	»Trondhjem«, Nyt Dpsk.	215, 270
Statsbanornes Flaade	211	Trælaster og Props, Om Forsikringen af	217
Stockholms Havn, Udvidelse af	329	»Tuxham« Motorer, Eksport af	29
Storbritannien, Om fremmede Undersaatters Adgang til	98	Tybjerg, Ivar, Havnoingenior	289
		Tyrkiske Krigskontrabandeerklæringer	10, 21
		Tyske Krigskontrabandeerklæringer	111
		— Minesperringen ved den sydl. Udg. af Sundet	246, 259
		— Priaseordning, Forandringer i den	105
		— Skibe oplagt i Amerika	199
		Tysklands Eksporthandels Stilling under Krigen, Om	307
		— Erklæring om Spærring af Farvandene omkring Storbritannien og Irland indb. den engl. Kanal	33, 39
		Tysk Forbud mod Salg af Skibe til Udlændinge	308

	Side	Side
U.		
Udførselsforbud for visse Varer	36	
Ulykkesforsikring, Sofolks 49, 53, 65, 67, 79, 92, 98, 106, 123, 251	251	
Undervandskrigen	33, 39, 117, 191, 335	
— Forsigtighedsregler mod	34	
Uniform Time Charter 1912	112	
»Urania«s Inkvidation, Dpskss.	123	
V.		
Valg til Folketing og Landsting	112	
»Valkyrien«, Fuldriggeren	195, 233	
Varer, Dansk Krigs Søforsikring for	65	
— De nordiske Landes Krigsforsikring for	91	
— Udførselsforbud for visse	36	
Vendila, Dpskss.	66, 322	
Verdens Flaader efter et Aars Krig	225	
Verdenshandelen efter Krigen, Om Udsigterne for	118	
Verdenstonnagen nu og efter Krigen, Tilgangen til	199	
»Veset« stødt paa en Mine, 3/m. Sk.	253	
Vesterhavet, Dpskss.	73, 235	
Vestindiske Kompagni, Det	164	
»Vidar«, Nyt Dpsk.	56, 121	
Viking, Dpskss.		73
»Viking«, Skoleklubbet		106, 112
Will, Carl, Direktør		267
Voldgiftskendelse:		
Somandsforbundets Strejkevarsel erklæret ugyldigt		12
Vrag, Drivende	98, 205, 212, 218, 224, 245, 261, 302	
Y.		
»Yrsa«s Stranding, Dpsk.		343
Ø.		
Østasiatiske Kompagni, Det	50, 79, 85, 92, 98, 237, 245	
»Østen« forlist, Galeason		289
Østersøen og Botniske Bugt, Besjlingen af		223
Illustrationer.		
Drivminer		30
Forstotning af Skibsbaade		74
Schwartz, C. G. F., Professor		197
Stora Sejlskibe		254

Efterretninger for Søfarende.

1915.

Meddelt

af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

København.

Trykt hos J. H. Schultz A/S.

1915.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Karlskrona.</i> Skydn.; do.	151.	506	
<i>Hasselö.</i> Förbud mod Ankring.	1476		
<i>Dragsö.</i> Fyr t.	1640		
<i>Söderstjerna S.</i> Gr. afm.	775		
<i>Kalmarsund.</i> Lystd. udl.; Lys-Kltd. ind.	426.	1397	
<i>Utgrund.</i> Fyrsk. ind.; udl.	152.	394	
<i>Kalmar.</i> Afm. for.; Lystd. ind.; Lystd. udl.; Afm. for.	1. 461.	549.	830
<i>Prästör.</i> Lystd. udl.		394	
<i>Öland. Ölands Södra Rev.</i> Lys-Fltd. ikke p. Stat.		672	
<i>Ölands Södra Udde.</i> Fyrsk. udl., Lys- og Fltd. ind.; Fyr t.	507.	1593	
<i>Knölen.</i> Vrag.		1613	
<i>Grankullaviken.</i> Afm. for.	2.	831	
<i>Ölands Norra Grund.</i> Lystd. udl.		508	
<i>Ölands Norra Udde. Björnabben.</i> Redn.-Stat. opr.		1614	
<i>Gotland. Vinterafm.</i>		1546	
<i>Hoborgs-Rev.</i> Lys-Fltd. omb. midl. m. Lystd.		949	
<i>Hoborg.</i> Midl. Fyr; do. Fyr for.	950. 1021.	1453	
<i>Ronehamn.</i> Søm. for.		45	
<i>Valar.</i> Fyr for.	46.	1052.	1547
<i>Visby.</i> Uddybn.		832	
<i>Kopparstenarne.</i> Fyrsk. ind.; udl.	7.	511	
<i>Oskarshamn. Furön.</i> Lods-Stat. fl. tilbage.		509	
<i>Smålandskusten. Storkläppen NNW.</i> Gr.		888	
<i>Häradsöskär SE. Ljusgrund.</i> Dybde.		889	
<i>Roxen.</i> Afm. for.		3	
<i>Östergötland og Småland. Vinterafm.</i>		1548	
<i>Östergötland-Skærgaard.</i> Gr. Midl. Afm. for.		1531	
<i>Stora Högholmen og Enskär.</i> Fyr for.	1152	1434	
	1358.		
<i>Häfringe.</i> Afm. for.	4.	833	
<i>Norrköpingsbukten. Gräskären.</i> Fyr for.	745.	887	
		983	
<i>Norrköping Skærgaard.</i> Afm.; Søm. ind.; Afm.	747.	834	299
		835	
<i>Bråviken.</i> Afm. for.	5.	835	
<i>Södermanland Skærgaard. Vinterafm.</i>		1550	
<i>Häfringe—Älöfjärden.</i> Fyr t.		748	
<i>Hartö-Enskär.</i> Fyr t.	47.	915	
<i>Oxelösund.</i> Fyr t.		510	
<i>Nyköping.</i> Afm. for.		6	
<i>Sälö.</i> Afm.		1549	
<i>Viksten E.</i> Lystd. midl. udl.	1258.	1291	
<i>Viksten W.</i> Hindring; Gr.		953.	1291
<i>Södertälje—Bokö.</i> Bolygn. for.	68.	1615	
<i>Stenskär.</i> Fyr for.		1615	
<i>Furusund—Dalarö—Stockholm Skærgaard.</i> Oplysn. om Fyrs Brtd.		746	
<i>Landsort—Stockholm. Östra Stendörren.</i> Fyr for.		1323	
<i>Grönö Udde.</i> Gr., Fyr for.	48.	1323	
<i>Stockholms Skærgaard.</i> Skydn.; Afm.; midl. Afm.; Afm.; midl. Afm.; Vinterafm.	100.	300	
		916. 985. 1057.	1550
<i>Landsort.</i> Søm. udl.; do.; Gr.	1119.	1257.	1322
<i>Landsortleden. Kycklingen.</i> Midl. Fyr t.		1053	
		1083	
<i>Justholmen og Dalarö.</i> Fyr for.	1054.	1120	
<i>Abnagrundet.</i> Fyrsk. ind.; udl.; midl. omb.; do.	323. 395. 1153.	1236	
<i>Jungfrufjärden.</i> Gr., Afm.		838.	1056
<i>Nämndö Fjärd.</i> Afm. for.		984	
<i>Sandhamn. Södergrundan.</i> Kltd. i Drift; paa Stat.		1398.	1435
<i>Sandhamn. Revengegrundet.</i> Lystd. udl.		462	
<i>Ådkubben.</i> Fyr for.		49	
<i>Skötkubben.</i> Fyr for.		49	
<i>Galtholmen—Kalfö.</i> Vrag; afm.; Vrag-lystd. ind.	301. 463.	1055	
<i>Oxeljupet.</i> Minøvelser.		1477	
<i>Vaxholm. Telegrafledning; Rad.-Tel.-Stat.; Skydn.</i>	101. 241.	1084	
<i>Norrtälje.</i> Søm. ind.		8	
<i>Skrifvarekøbben. Högskår.</i> Fyr t.	1121.	1154	
<i>Svenska Björn.</i> Fyrsk. ind.; udl.	7.	511	
<i>Ålands Hav. Grisselehamn.</i> Gr.		1155	
<i>Öregrund Skærgaard.</i> Søm. ind.; midl. Afm.; Lystd. midl. udl.; midl. Afm. for.; Lystd. for.; do.	9. 749. 836. 1058. 1122.	1259	
<i>Getryggen.</i> Midl. Afm.		986	
<i>Öregrund SE.</i> Afm. for.		837	
<i>Bellonagrundet.</i> Lystd. for.	1122.	1259	
<i>Södra Kvarnen. Understen.</i> Oplysn. om Fyr; Taagesign. for.	776.	1359	
<i>Grepen.</i> Fyrsk. udl.; ind.	578.	1650	
Bottniske Bugt.			
<i>Fyr t.</i>		396	
<i>Lystd. udl.</i>	512. 917. 951. 987.	1022	
<i>Gr., midl. afm.</i>		918	
<i>Lystønde ind.</i>		1478	
<i>Grundkallen.</i> Fyrsk. ind.; udl.	102.	513	
<i>Gävle. Vinterafm.</i>		1551	
<i>Karskår.</i> Fyr t.		673	
<i>Granskår SW.</i> Karantænepl.; Rett.	618.	644	
<i>Herr Elofs Grund.</i> Lystd. udl.		619	
<i>Skräddarhällan.</i> Fyr for.	674.	1197	
<i>Västra Banken.</i> Fyrsk. ind.; udl.	69.	513	
<i>Finngrundet.</i> Fyrsk. ind.; udl.	10.	550	
<i>Storjungfrun.</i> Fyr t.		357	
<i>Söderhamn. Ullbacka.</i> Oplysn. om Fyr.		427	
<i>Sydoastbrotten.</i> Fyrsk. udl.; ind.; do.	620. 1533.	1594	
<i>Veggrund.</i> Søm. udl.		11	
<i>Sörgadlen.</i> Lystd. forsv.		1399	
<i>Holmsund. Sandvik.</i> Søm. udl.		1085	
<i>Stora Fjäderågg.</i> Fyr. Taagesign.		1123	
<i>Ellagrund.</i> Lystd. midl. udl.	988.	1050	
<i>Kågnäset. Fördärjvet.</i> Søm. udl.		12	
<i>Umeå. Uddybning.</i>		675	
<i>Blackkallen.</i> Fyr t.		952	
<i>Norströmsgrund.</i> Fyrsk. udl.; ind.	676.	1479	
<i>Rödkallen.</i> Fyr t.		677	
<i>Rödkallen NNW.</i> Gr., Afm. for.		1532	
<i>Germundö.</i> Fyr t.		919	
<i>Karlsborg.</i> Mindre Dybde.		1454	
<i>Salmis. Seskar.</i> Søm. udl.; Gr.	1086.	1455	
Finland.†			
<i>Oplysn. om Havnes Besøjl.</i>	696. 710.	797	
Bottniske Bugt.			
<i>Indenskørs Sejl. forbudt., Afm. ind.</i>		839	
<i>Östra Snipan.</i> Søm. odl.		428	
<i>Räfsö og Mäntyluoto.</i> Bestem. f. Besøjl.		70	
<i>Utterklinten og Lillklippingen.</i> Fyr for.		1436	
Finske Bugt.			
<i>Helsingfors Distrikt. Helsingfors. Grohara.</i> Fyr ENE. Gr.		1023	
<i>Viborg Distrikt. Skarvö. Lys-Fltd. fl.</i>		514	
<i>Boistö.</i> Lystd. fl.		678	

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Rusland.		<i>Richöft E.</i> Driv. Vrag; Hindr. afm....	1457. 1582
Finske Bugt.		<i>Stilo Fyr</i> NW. Vrag.....	1458
<i>Styrsødden</i> SE. Hindr.	1360	<i>Rowe Banke.</i> Vrag afm.; for.	777. 1438
<i>Kunda Bugt.</i> Søm. udl.....	1087	<i>Oderbank.</i> Dybde over Vrag; Vragtønde ind.	13 021
<i>Reval.</i> Gr.	1024	<i>Oder. Damnansch. Mönchwerder.</i> Uddybn., Afm.....	397
Østerseen.		<i>Damanscher Strom. Ihna.</i> Lystd. ind.; udl.....	242. 622
<i>Moonsund.</i> Sejlads forbudt.....	840	<i>Stettiner Huff.</i> Fyrbk. opf.; Fyr t....	1088. 1324
<i>Worms</i> NNW. Gr.....	1025	<i>Swinemünde.</i> Besejl.	1616
<i>Riga Bugt.</i> Sejlads forbudt.....	840	<i>Grosser Mellin.</i> Fyr midl. for.; norm. 344.	551
<i>Odensholm</i> S. Gr.....	1026	<i>Mellinfahrt.</i> Lystd. midl. for.; norm. 841.	1156
<i>Dagö N.</i> Mindre Dybde.....	1124	<i>Greifswalder Oie E.</i> Vrag afm.; uskl....	680. 1617
<i>Windau</i> SW. Gr.....	216	<i>Wustrow—Gjedser-Rev.</i> Hindring udl.	1534
<i>Libau.</i> Gr.....	217	<i>Warnemünde.</i> Færgers Lanterneføring.....	358
Tyskland.		<i>Lübeck. Trave.</i> Vrag bortt.....	1652
<i>Sommerafm.</i>	515	<i>Femer-Sund.</i> Besejl.; do.; Td. fl....	645. 711. 1089
<i>Viñtorafm.</i>	1456	<i>Femer-Bøllt.</i> Adv. ved Besejl.; Besejl.; do.; Adv. mod Fiskeri.....	324. 645. 711. 1260
<i>Memel.</i> Vrag afm.; bortt.....	516. 807	<i>Kieler Fjord. Kiel.</i> Lodstvang.....	14
<i>Pillau.</i> Td. fl.....	679	<i>Kiel. Wik.</i> Havnearb., Paabud.....	303
<i>Königsberg.</i> Forordninger for.....	1651	<i>Kiel. Howaldtswerke.</i> Fyr nedl.....	1237
<i>Danziger-Bugt.</i> Brüsterort. Hindr.....	1437	<i>Flensborg Fjord.</i> Lossepl. midl. afm.	989
<i>Weichselriff</i> NE. Vrag bortt.....	302	<i>Glücksborg.</i> Bro, Søm.....	1157
		<i>Tremmerup—Farensort.</i> Søm. ind.	1459

II.

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

		Sverrig.	
Sundet.		Oplysn. om Fyr, Fyrsk. og Lystd. 304. 580.	023
<i>Vedbæk—Hveen—Hildesborg.</i> Midl. Td. udl..	1027		1071. 1261
<i>S-lige Indgang.</i> Minespærring udl. ..	1233. 1234	<i>Vinterafm.</i>	1554
Danmark.		<i>Kullen.</i> Taagesign. for.....	681
<i>Helsingør.</i> Tid- og Vind- Sign. midl. oph....	920	<i>Höganäs.</i> Fyr t.; Vrag.....	129. 1264
<i>Taarbæk.</i> Brorester, Adv.; afm.; do.; uskl. 79.	103	<i>Kullagunnarstorpgrundet.</i> Kltd. midl. omb....	581
	128. 517	<i>Hveen. Kyrkbacken.</i> Fyr t.....	465
<i>Taarbæk-Rev</i> S. Sten.....	518	<i>Bäckviken.</i> Fyr t.....	1505
<i>Skovshoved.</i> Vrag; bortt.; Sten; Vrag. 1090.	1125	<i>Borstahusen.</i> Fyr t.; sl.....	1060. 1441
	1292. 1552	<i>Landskrona.</i> Oplysn. om Fyr.....	842. 1202
<i>København.</i> Bestem. vedr. Lødsning.....	579	<i>Gräsrännan.</i> Fyr for.....	520. 1282
<i>Sign. for Skydn. fra Forter.</i>	1028	<i>Västerflacket.</i> Lystd. Belig.	520
<i>Skydn. fra Forter</i> ... 1158. 1198. 1238. 1460	1482. 1535. 1618	<i>Barsebäck.</i> Fyr t.....	1263
<i>Nordre-Toklbod.</i> Oplysn. om Normølsur. 954	1481	<i>Malmö Redd.</i> Fyrsk. ind.....	466
<i>Lynette-Løb.</i> Fyr og Afm. for....	1439. 1481	<i>Malmö.</i> Lystd. udl.; Lystd. midl. omb.; do.; Fyr midl. for.....	130. 843. 921. 1484
<i>Frederiksholm Tegl- og Kalkværker.</i> Bk. nedl.....	1653	<i>Flinterenden.</i> <i>Oskarsgrundet</i> Fyrsk. Sign. for Strøm.....	399
<i>Saltholm.</i> Søm. ikko paa Plads.....	1553	<i>Klagshamn.</i> Ledefyr t.....	751
<i>Saltholm-Flak</i> NW. Kltd. midl. omb.....	798	<i>Bredgrund.</i> Fyr t.; sl.	1071. 1442
<i>Saltholm</i> NE. Søm. forsv.; p. Pl.....	71. 80	<i>Kogrundsrännan.</i> Afm. for.....	955. 1029
<i>Dragør-Fort.</i> Midl. Fyr sl.; Skydn.....	750. 1361	<i>Skanör.</i> Fyr t.; sl.	623. 1483
<i>Amager</i> S. Søm. midl. udl.; Søm. midl. udl., Oplysn. om Passage af Minefelt. Lødsning og Bugsering.....	1239. 1293	Smaalands-Farvandet.	
<i>Søndre-Flint</i> SE. Kltd. udl.; ind.....	990. 1461	Danmark.	
<i>Lille-Grund</i> NW. Søm. i Uorden; i Orden .	243 273	<i>Bogestrom.</i> Vrag.....	1610
<i>Kjøge-Bugt.</i> Skydn.	218. 398. 464. 1294	<i>Ulvshale-Løb.</i> Afm.	582
<i>Avedøre.</i> Skydn.....	519	<i>Stege.</i> Bk. nedl.	15
<i>Kjøge</i> Havn. ESE. Vrag afm....	1400. 1440	<i>Gronsvund.</i> Pulle fundot.....	131
		<i>Madses-Løb. Flæske-Grund.</i> Søm. i Uorden; i Orden.....	844. 890

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Bogo.</i> Lodseri nedl.; Fyr upl.; Fyr i Orden	81.	1583	<i>Nakskov-Fjord.</i> <i>Southernæs—Barneholm.</i> Løb
		1596	sp. p. Gr. af Uddybn., midl. Belysning...
<i>Stubbekjøbing.</i> Vrag; Oplysn.; Vraglystd.			
ind.; Vrag; afm.	132. 153. 188.	1555.	
<i>Dyrefod-Flak.</i> Som. i Uorden; i Orden		891	
<i>Bandholm-Rende.</i> Som. fl.		991	
<i>Saxkjøbing-Fjord.</i> <i>Oreby</i> og <i>Saxkjøbing.</i> Rende			
uddybet og afm.; Sten bortt.	892.	922	
<i>Fæmo.</i> Fyrs Bttd. for.		808	
<i>Kirkegrund.</i> Kltl. udl.; ind.	753	1597.	

Store-Bælt.

Danmark.

<i>Indskærp.</i> af Bestem.		646	
<i>Reerso.</i> Fiskerihavn aabnet, Fyr t.		1556	
<i>Nyborg-Fjord.</i> <i>Lindholm-Grund</i> W. Lystd.			
midl. ind.; udl.	583.	682	
<i>Knudshoved.</i> Taagesign. midl. oph.	894. 956.	552	
<i>Sprogø</i> W. Vrag afm., ind.; Vrags Belig.	82.	733	

Farvandet Syd for Fyen.

Danmark.

<i>Svendborg—Rudkjøbing—Marstal.</i> Klokke-			
bojer ind.		1654	
<i>Langeland.</i> <i>Rudkjøbing.</i> Fyr midl. sl.		778	
<i>Ero.</i> <i>Æroskjøbing.</i> <i>Dejro.</i> Fyr t.		893	
<i>Marstal.</i> <i>Vene-Grund.</i> Som. udl.	624. 683.	752	
<i>Marstal.</i> <i>Klørlyb.</i> Dybde aft.		647	
<i>Soby.</i> Dybde.		521	

Lille-Bælt.

Danmark.

<i>Thoro-Rev.</i> Vager midl. udl.		359	
<i>Wedellsborg-Hoved—Assens.</i> Besejl.		884	
<i>Fredericia.</i> Skydn.		16	
<i>Trølløves E.</i> Vrag afm.		1240	

III.

Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

Kattegat.

<i>Store-Middelgrund.</i> Lystd. omb. m. Lys-Fltd.,			
Som. ikke p. Pl.; Som. p. Pl.; Vintorafm.	522		
	894. 956.	1558	
<i>Lille-Middelgrund.</i> Lystd. omb. m. Lys-Fltd.		523	

Danmark.

<i>Hesselo ESE.</i> Driv. Vrag.		1199	
<i>Isøfjord.</i> <i>Hundsted</i> Havn SW. Puller.		104	
<i>Jægerspris.</i> Skydn.	992.	1159	
<i>Roskilde-Fjord.</i> <i>Lejre-Vig.</i> Pulle.		993	
<i>Inder-Bredning</i> og <i>Ouro-Vestre-Løb.</i> Ud-			
lægning af Flaader.		809	
<i>Sjællands-Rev E.</i> Vrag; indbjærget; Vrag.	1200		
	1241.	1655	
<i>Falke-Bolsø.</i> Kltl. omb. m. Vintersøm;			
Kltl. udl.; Kltl. omb. m. Vintersøm.	83. 712.	1620	
<i>Odense-Fjord.</i> Kltl. omb. m. Vintersøm;			
Kltl. udl.; Kltl. omb. m. Vintersøm.	83. 712.	1620	
<i>Fyen.</i> <i>Einsidelsborg</i> NE. Vrag; Belig.	1536.	1621	
<i>Horsens-Fjord.</i> Som. for.		360	
<i>Haldrup</i> Mark. Fyr for.		1295	
<i>Tuno S.</i> Som. udl.	754.	895	
<i>Sletterhage</i> NW. Vrag; forg. eftersøgt.	779.	896	
<i>Anholt</i> NW. Vrag	1557. 1584.	1622	
<i>Anholt</i> Havn. Dybde aft.		305	
<i>Tangen.</i> Vrag; afm.	429.	467	
<i>Tangen</i> NE. Lys-Fltd. sl.; t.	72.	84	
<i>Randers-Fjord.</i> <i>Mollegrund</i> E. Som.		1462	
<i>Mariager-Fjord.</i> Dybde aft.; Dybde norm.;			
Reglement for Besejl.	584. 810.	1650	
<i>Mariager</i> W. Oplysn. om Som.		1401	
<i>Læso-Rende.</i> Hindring rapp.		524	
<i>Læso.</i> <i>Silde-Rov.</i> Lystd. ind.; udl.	133.	994	

Sverrig.

Oplysn. om Fyr. Fyrsk. og Lystd.	306. 585.	1265	
Vintorafm.		1657	
<i>Torekov.</i> Fyr t.		468	
<i>Hallands Väderö.</i> Taagesign. for.; Gr.	685.	1266	

<i>Glommen.</i> Havnearb., Fyr sl.		307	
<i>Varberg.</i> Fyr t.; sl.; t.	1485. 1508.	1559	
<i>Nidingen.</i> Fyr t.		17	
<i>Nidingen—Vinga.</i> Skydn.		755	
<i>Tislarne.</i> Fyr t.		17	
<i>Göteborg</i> Skærgaard. Mine-Øv., Lystd. midl.			
udl.; Lystd. ind.	811. 1091.	1296	
<i>Böttö.</i> Fyr og Taagesign. for.; Rett.	847.	897	
<i>Buskär.</i> Fyr for.; Rett.	713.	756	
<i>Brännäsbråten.</i> Fyr for.	189.	1162	
<i>Skalkorgarne.</i> Fyr for.		190	
<i>Gefveskär.</i> Fyr for.		191. 995	
<i>Hannebådan.</i> Vrag afm.; bortt.	1061.	1163	
<i>Eskholmen.</i> Bk. nedl.		525	
<i>Oskar II's</i> Fort. Skydn.	996.	1161	
<i>Göteborg—Marstrand.</i> Fyr for.		648. 923	
<i>Storu Dyrö.</i> Fyr for.		649. 898	

Limfjorden.

Danmark.

<i>Egense.</i> <i>Hals.</i> Vrag; Vrag bortt.	924.	957	
<i>Aalborg.</i> Fyr fl. og drejes; midl. Pæl.	846.	997	
<i>Dansk Andels Cementfabrik</i> Bro. Dybde.		526	
<i>Livo-Bredning.</i> <i>Livo.</i> <i>Livtap.</i> Som. omb.		757	
<i>Thyborøn-Kanal.</i> Vandst.	18. 134. 244.	553	
		686. 848	
<i>Guaseholm-Løb.</i> Tilsandn., Som. for.		384	

Skagerrak.

<i>Hanstholm</i> N. Vrag		469	
<i>Hanstholm</i> NW. Vrag		470	

Danmark.

<i>Skagen.</i> Lodsdamper midl. omb.		1402	
<i>Skagen-Gren.</i> Redn.-Stat. nedl.		1160	
<i>Skagens-Ren.</i> Vragtd. for.		1507	
<i>Hirshals</i> WNW. Vrag; fm. ikke.	430.	471	
<i>Bulbjerg.</i> Bk. nedl.		19. 385	

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Sverrig.		<i>Kristianiafjord. Afm.</i>	1560
Vintorufm.	1657	<i>Hömlungen. Fyr for.</i>	925
<i>Hjärtöfjorden. Fyr for.</i>	714. 1062. 1164	<i>Hvaler. Asmalsund. Spjærgrunden E. Gr.</i>	1126. 1298
<i>Marstrand—Uddevalle. Belysn. for.; Rett.;</i>		<i>Fasser. Gr.</i>	400
<i>Fyr for.; Belysn. for.</i>	431. 650. 1242. 1463	<i>Frederiksstad. Barkedalsrenden. Søm. udl.</i>	275
<i>Kräkfjorden. Eckerö. Fyr for.</i>	715. 1072	<i>Svelvikstrommen. Besøj.</i>	719
<i>Käringöfjorden. Kopparnaglarna. Søm. udl.</i>	20	<i>Drammen. Fyr II.</i>	1299
	586	<i>Sjursjøen SW. Gr.</i>	1363
<i>Bläckhall. Ainagrundet. Søm. udl.</i>	21. 651	<i>Tonsberg. Trølen. Fyr t.</i>	720
<i>Bläckhall, Svensholmen og Flåtterne. Fyr for.</i>	716	<i>Langesundsfjorden. Gjeteroen og Kjortingen.</i>	
<i>Gullholmen. Lods-Stat. nedl.</i>	85	<i>Fyr t.</i>	926
<i>Sunningen. Fyr for., Fyr t.</i>	1063	<i>Arenal. Bukkevigskjær. Fyr sl. midl.</i>	432
<i>Uddevälleden. Löfåsberget. Fyr t.</i>	274	<i>Kristiansand. Randsund. Afm. for.</i>	1510
<i>Urkär—Hafstensund. Brämskär. Fyr for.</i>	1297	<i>Ytre Flekkero E. Søm.</i>	1509
	1362	<i>Oddero og Gledden. Skydn.</i>	154
<i>eggerabådar. Søm. udl.</i>	22. 587	<i>Mannefjorden. Kleven Fyr for.</i>	1325
<i>Persgrund. Lys-Fltd. udl.</i>	527	<i>Mundul. Uddybn.</i>	849
<i>Vattenholmen, Käbblingarne og Likholmen. Fyr</i>		<i>Lindnesnes E. Opfordring til at holde tæt til</i>	
<i>for.; Rett.</i>	717. 758. 1030	<i>Land</i>	718
Norge.		<i>Lindnesnes. Fyr sl. midl.; t.</i>	433. 958
<i>Fyr t.</i>	1127		

IV.

N.-lige Ishav og Nordsøen.

Nordsøen.			
<i>Driv. Sømærke</i>	105	<i>Tjeldsund. Sandtorgstraumen. Holslua E. Gr.</i>	589
<i>Adv. m. H. t. Miner</i>	276	<i>uddyb.</i>	850
<i>Driv. Vrag</i>	554. 588. 959. 1064. 1623	<i>Henningsvær. Fyr for.</i>	850
<i>Hanstholm WSW. Driv. Vrag</i>	1201	<i>Vestfjord. Hamnarøy. Skutvik. Nesstrommen.</i>	
<i>Thyborøn W. Vrag</i>	135	<i>Søm.</i>	1512
<i>Horns-Rev. W. Vrag</i>	155	<i>Lofoten. Aarsteinen. Grundstaket. Dybde</i> ...	724
<i>Noordwijk W. Vrag</i>	1561	<i>Rost. Skomvær. Gr.</i>	723
<i>Maas Fyrsk. NW. og W. Vrag</i> 156. 308. 346. 759		<i>Helgeland. Groto. Maaløy SW. Gr.</i> ..	1037. 1129
	1031. 1202. 1300. 1364	<i>Luro N. Malskjær-fjorden. Gr. fn.</i>	653
<i>Schowenbank Fyrsk. NW. Vrag</i>	1032	<i>Sorvær. Fyr for.</i>	851. 961
<i>Noord-Hinder Fyrsk. NW. Vrag</i>	434	<i>Hero ENE. Gr.</i>	725
<i>Galloper. Adv. mod Miner</i>	1303	<i>Sorvær. Kinnaratoren. Søm. udl.</i>	401
Rusland.		<i>Skaalvær ENE. Buosund. Gr.</i>	726
<i>Hvide Hav. Kviskaya Ridges NE. Banke</i> ...	1486	<i>Mindland W. Gr.</i>	1662
<i>Kedovskaya. Revs Belig.</i>	1487	<i>Vega. Vikavaagen. Gr.</i>	727
<i>Danilov. Fyr midl. t.</i>	50	<i>Melstenfjorden. Kvalø NW. Færv. for.</i>	852
<i>Veschnyak (Tre Øer). Fyr midl. t.</i>	50	<i>Leka. Einafaldene. Søm. udl.</i>	277
<i>Devyatøe. Hindr.</i>	1365	<i>Leka SE. Færv. for.</i>	853
<i>Veprevskoi Pynt. Fyr t.; Belig.</i>	245. 625	<i>Bronnoysund. Løb sp.; aabnet.</i>	590. 1443
<i>Keretz Pynt. Fyr t.</i>	245	<i>Vikten. Ytre Ragnildtaren. Søm.</i>	1304
<i>Arkangelsk. Oplysn. vedr. Havnen;</i>		<i>Rodsundet. Finnangerskjæret. Søm. udl.</i>	52
<i>Dybde</i>	652. 721. 760	<i>Lovsfjord. Vedo S. Søm.</i>	1305
Norge.		<i>Flatanger. Lovsnes. Topsundet. Dybde aft.</i> ..	1038
<i>Kabler udl.</i>	51. 309. 722	<i>Buholmstraasa. Saksa. Fyr t.</i>	1367
<i>Fyr t.</i>	960. 1073. 1128. 1203. 1243. 1302. 1326	<i>Kaurleden. Skjerveen. Søm.</i>	1513
	1366	<i>Mausundvær. Stablaia. Gr.</i>	1039
<i>Kvalsund. Hansnes. Fyr for.</i>	1033	<i>Bjugnskjær—Valdersund. Gr.; Rett.; Afm.</i>	1040
<i>Haaja. Sandbaren. Søm. udl.</i>	1511		1130. 1245
<i>Gisund. Bjørnhiskjær. Fyr for.</i>	1034	<i>Bjugnskjær. Fyr for.</i>	1131
<i>Senjeno. Solbergfjord. Søm.</i>	1303	<i>Grandeviken. Gr.; do.; Afm.</i>	1041. 1132. 1244
<i>Andfjorden. Aahavn. Fyr. fl.</i>	1035	<i>Haafsta. Dybde</i>	1132
<i>Halsvær. Fyr t.</i>	1036	<i>Ribestu. Fyr for.</i>	855
<i>Vesteraalen. Sundero. Fyr for.</i>	1327	<i>Ribestu S. Gr.</i>	962
		<i>Trondhjemsfjorden. Skjorn. Hoibakkebugt.</i>	
		<i>Baer</i>	854
		<i>Agdenes. Forbud</i>	998
		<i>Agdenes. Roisa. Fyr t.</i>	278
		<i>Ramsø-Fjord. Hilleren SW. Søm.</i>	1514
		<i>Ramsøgalten E. Søm.</i>	1515
		<i>Nordmøre. Kristiansund E. Solemsundet. Gr.</i>	1563

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Storesundet. Bud. Fyr for.</i>	1598	<i>Harlingen. Fyr for.</i>	403
<i>Harofjorden. Dybde.</i>	1092	<i>Gaatje. Robbenplaat. Søm. indl.</i>	799
<i>Molde SE. Faaro—Søtero. Gr.</i>	1042	<i>Enkhuizen. Krabbersgat. Taagesign.; Fyr</i>	
<i>Ulla. Ullahammar. Nøstskjær. Fyr fl.</i>	1043	<i>t.</i>	136. 157
<i>Søndmøre. Aalesund N. Valdero E. Baac.</i> ..	899	<i>Urk. Meddel. ang. Lys; Fyr midl. for.;</i>	
<i>Dimo—Ulfsten. Gr. afm.</i>	53	<i>do.</i>	363. 928. 1074
<i>Haugsholmen Fyr E. Vrag afm.</i>	1585	<i>Schokland. Fyr for.</i>	247
<i>Sognefjorden. Dingen. Baac.</i>	856	<i>Schokland S. Kltd. udl.</i>	1095. 1405
<i>Ronglevær. Teistholmskjær. Fyr t.</i>	1599	<i>Hoorn. Taagesign. for.</i>	404
<i>Hjeltfjorden. Gr.</i>	1044	<i>Ketel. Afm. for.</i>	219
<i>Lysø W. Baac.</i>	857	<i>Peltemerpolder. Td. fl.</i>	800
<i>Hauglandsøen. Gr.</i>	279	<i>Egmond. Taarn bortt.</i>	1603
<i>Bergen. Søm. udl.; Bostem. f. Besejl.</i> .. 858.	1488	<i>IJmuiden. Vandstands-Sign. for.</i>	1601
<i>Radofjorden. Tyveholmen N. Gr.</i> .. 402.	1306	<i>Amsterdam. IJ. Fyr t.</i>	1625
<i>Sartoro W. Hiso. Gr.</i>	54	<i>Noordwijk W. Vrag.</i>	1561
<i>Sartoro W. Kalsofluen. Mindre Dybde.</i> 1133		<i>Maas Fyrsk. NW. Vrag.</i>	346
<i>Korsfjorden N. Tostwoosen. Gr.</i>	1045	<i>Voorne. Skydn.</i>	1267. 1406
<i>Korsfjorden. Tostwoosen. Vigso S. Mindre</i>		<i>Putten. Oudenhoorn Taarn nedbr.</i>	1247
<i>Dybde.</i>	1134	<i>Hellevoetsluis. Skydn.</i>	529
<i>Hardangerfjord. Skorpen. Fyr for.</i> 859.	1204	<i>Schouwenbank NNE. Vrag.</i>	311
<i>Bommeløen. Dyrnes. Fyr for.</i>	860	<i>Noord-Hinder. Fyrsk. midl. omb.; do.; udl.</i> ..	364
<i>Haugesund. Sletten. Gaaseskallen. Dybde aft.</i>	591	<i>Zeegat van Goeree. Forbud.</i>	530. 930
<i>Storesundskjærene. Fyr t.</i>	1600	<i>Kwade Hoek. Td. ind.</i>	1464
<i>Smedesund. Lillesundbakken. Fyr nedl.</i> 361		<i>Lens. Td. udl.; Td. omb.</i>	1167
<i>Ryfylkefjordene. Panvikodden. Fyr for.</i> 861		<i>Zuid Pampus. Afm. for.</i>	728. 929
<i>Jøderen. Feistenen. Fyr for., Taagesign. opr.;</i>		<i>Haringvliet. Hoornsche Hoorden. Fyr og</i>	1517
<i>Oplysn. om Fyr.</i>	435. 927.	<i>Taagesign. for.</i>	158. 1602
<i>Kvasheim Fyr. Taagesign. for.</i> 436.	1369	<i>Haringvliet. Middelharnis. Bk. bortt.</i> ... 326	
<i>Egersund. Vibberodden. Fyr sl. midl.</i>	437	<i>Beningen. Lystd. midl. omb.; atter udl.</i> ..	781
<i>Aaensire Munding. Egdeholmen. Bk. opf.</i> ... 1246		<i>Zeegat van Brouwershaven. Paabud .. 1168.</i> 1429	
<i>Farsund. Bremerodden. Fyr sl. midl.</i>	438	<i>Karolinageul. Mindre Dybde.</i>	1407
<i>Lindesnes W. Grønsfjord. Bispen. Søm.</i> 1307		<i>Noord-Schouwen. Fyr for.</i>	193
Danmark.			
<i>Hanstholm Læmole. Belysn. for.</i>	1516	<i>Krammer og Slaak. Afm. for.</i>	734
<i>Graadyb. Oplysn. om Fyr og Afm.</i>	592	<i>Oost-Hellegat. Gr.</i>	137
<i>Hobodyb. Besejl. forbudt.</i>	1403	<i>Thorntonbank. Oplysn. om Td.; Td. fl.</i> 531.	1618
<i>Fano. Sønderho. Bk. nedl.</i>	1404. 1564	<i>Thorntonbank N. Lys-Fltd. udl.</i>	1626
Tyskland.			
<i>Sommerafm.</i>	528	<i>Thorntonbank N. Lys-Fltd. udl.</i>	1626
<i>Vinterafm.</i>	1489	<i>Zeegat van Zieriksee. Paabud.</i>	1168
<i>Helgolands Bugt. Adv.; do.; Forbud; Besejl.;</i>		<i>Zandkreek. Td. udl.</i>	931
<i>Adv. til Fiskere.</i>	55. 86. 192. 246. 626	<i>Roompot. Forbud.</i>	1628
Weser.			
<i>Hunte. Fyr midl. sl., Lystd. udl.</i>	1165	<i>Zeegat van Vlissingen. Wielingen. Lodstvang;</i>	
Holland.			
<i>Sommerafm.</i>	310	<i>Adv.; Paabud; do.</i> ... 159. 280. 963. 964.	1309
<i>Fyr, Lodstvang og Adv.</i>	325	<i>Vlissingen. Td. midl. udl.</i>	782. 900
<i>Vinterafm.</i>	1205	<i>Oostgat, Deurloo, Wielingen og Wester-Schelde.</i>	
<i>Kendings-Sign. for Toldfartøjer.</i>	1624	<i>Paabud.</i>	964
<i>Zeegat van Ameland. Bornrif. Vrag.</i>	1627	<i>Schelde. Braakman. Forbud.</i>	1310
<i>Rottumeroog. Bk. fl.</i>	1093. 1308	<i>Ossensise. Mole eksisterer ikke.</i>	593
<i>Zeegaten van Terschelling og Ameland samt</i>		<i>Zuid-Beveland. Weneldinge. Stormvar-</i>	
<i>Friesche Zeegat. Belejringsstilstand.</i>	1094	<i>Stat. opr.</i>	23
<i>Friesche Zeegat. Farv. for.</i>	862	<i>Gorishoek. Fyr for.</i>	220
<i>Zeegat van Terschelling. Sejlads forbudt.</i> ... 1166		<i>Marlemonsche Plaat. Bk. forsv.</i>	555
<i>Zeegat van Texel. Buitengronden. Afm. midl.</i>		England.	
<i>for.</i>	845	<i>Oplysn. om Belysn. og Lodning.</i> .. 327. 342.	1604
<i>Zanddijk. Fyr midl. sl.</i>	1370	<i>Goodwin Sands. South Sand Head. Gr.</i> 365	1611
<i>Zuiderzee. Oplysn. om Lystd.</i>	362	<i>Deal. Lods-Stat. opr.</i>	248
<i>Inschol. Wolfshoek. Banke tilt.</i>	1490	<i>Ramsgate SE. Vrag.</i>	106
<i>Pollandam. Lystd. midl. omb.; udl.</i> 780.	1328	<i>Downs. Gull Stream. Vrag.</i>	1206
		<i>East Swale. Forbudt Ankerpl.</i>	594
		<i>Galloper Banke NW. Vrag; eksisterer ikke;</i>	
		<i>Adv. mod Miner.</i>	108. 405. 1301
		<i>Themsens. Trafikbestem.</i>	342. 097. 864. 1169
		<i>1311. 1371. 1465. 1604.</i> 1611	
		<i>Long Sand. Spærret Farvand.</i> ... 1565.	1629
			1658

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Black Deep.</i> Vrag; Oplysn. om Vrag; do.; Løb sp.	73. 87. 107.	<i>Grimsby.</i> Doksignaler	966
<i>Chatham og Sheerness.</i> Havnegrænser ..	901	<i>Immingham Dok.</i> Havnesign. for.	556
<i>Maplin Sands.</i> Skydn.	1491	<i>Hartlepool.</i> Undersøg.-Ankerpl.	197
<i>Harwich. Landguard.</i> Bagfyr fornørket.	328	<i>Sunderland.</i> Undersøg.-Ankerpl.	1075
<i>Lowestoft.</i> Vrag afm.; uskl.	281. 532	<i>Tyne.</i> Lodstvang oph.; Vrag; Vrag afm.; Sign. og Bestem.; Vrag uskl.; Visning af Sign. for.	88. 108. 439. 627. 865. 1076
<i>Yarmouth.</i> Paabud	109	<i>Shields. Rett. til »North Sea Pilot«</i>	735
<i>Cross Sand.</i> Fyrsk. sunket; Reservefyrsk. udl.	1630 1659	<i>Blyth—Coquet Island.</i> Adv.	56
<i>The Woud.</i> Vrag; Oplysn. om Vrag; Vrag uskl.	160. 194. 812		
<i>Haisbro' Fyrsk.</i> Dagmærke for.; Dagmærke norm.	783. 965	Skotland.	
<i>Sheringham Shoal.</i> Vrag; do.; Hindring; Hindr. eksisterer ikke; Vrag forsv.	110. 195. 406. 595	<i>Firth of Forth.</i> Lods-Stat., Besejl.; Forbud; Besejl.	312. 557. 866. 1271
<i>Humber.</i> Lodstvang oph.; Lodstvang; Besejl.; Lodstvang; do.; Undersøg.-Ankerpl.; Lodsning; Ankring forbudt f. Skibe m. Eksp. Stof.	88. 196. 221. 329. 654. 1170. 1268. 1631	<i>Tay Floden.</i> Undersøg.-Ankerpl. for.	161
		<i>Ayroath.</i> Vrag	1566
		<i>Moray Firth.</i> Lods-Stat., Besejl.; do.; Trafikbestem.; Lods-Stat., Besejl.	312. 1271. 1272 1408
		<i>Pentland Firth.</i> Trafikbestem.	1273

V.

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

Frankrig.			
<i>Pas de Calais. Le Colbart (The Ridge)</i> E. Adv. Trafikbestem.	736. 1519. 1606	<i>Plymouth og Devonport.</i> Havnereglement for.	1412
<i>Estuaire de la Somme.</i> Td. fl.	282	<i>Falmouth.</i> Undersøg.-Ankerpl. for.	1633
<i>Dieppe.</i> Bolygn. for.	407. 698. 902. 1171	<i>Bristol Kanal. Helwick.</i> Fyrsk. fl. midl.	1466
<i>Poinle d'Ailly.</i> Taagesign. midl. oph.	596	<i>Barry.</i> Undersøg.-Ankerpl.	139
<i>Fécamp.</i> Fyr for.	1372	<i>Cardiff.</i> Undersøg.-Ankerpl.; Doksign.	139 1065
<i>Havre.</i> Vrag afm.	1373	<i>English and Welsh Grounds.</i> Fyrsk. fl. ...	1607
<i>Rouen.</i> Besejl.	932	<i>Milford Haven.</i> Undersøg.-Ankerpl. for.	25
<i>Iles Chausey.</i> Søm. forsv.	24	<i>St. Anns Head.</i> Taagesign. upl.; i Orden	313 628
<i>Roches de Porsal. Corn Carhai.</i> Fyr midl. sl.; t.	655. 1632	<i>Dee Floden.</i> Besejl.	441. 1313
		<i>Liverpool Bugt. Queens Channel.</i> Vrag bortt.	656
		<i>Morcambe Bugt. Barrow.</i> Undersøg.-Ankerpl.	89
		<i>Isle of Man. Bahama Bank.</i> Fyrsk. omb. m. Lys-Kltd.	442
		Skotland.	
		<i>Firth of Clyde.</i> Besejl.; do.; do.; Oplysn. om Uddybn.-Mask.; Besejl.; Bostom. f. Passage af Uddybn.-Mask. ...	699. 967. 1047. 1413. 1467 1634
		<i>Tiree Island. Golt Bay.</i> Skær.	112
		<i>Hebrüderne. Lewis. Stornoway.</i> Havn sp. om Natten; Rett.	1274. 1314
		<i>Pentland Firth.</i> Trafikbestemmelser.	1273
		Ørken Øerne.	
		<i>Scupa Flow.</i> Besejl.	314. 388. 472. 597. 1275
		<i>Switha Sund. og Hora Sund.</i> Oplysn. om Ankerpl.	140
		<i>Cantick Sund.</i> Besejl. forbudt	388. 472
		Skotland—Irland.	
		<i>North Channel.</i> Besejl. forb.; Rett. ...	239. 250

Irland.		Løbe-Nr.			Løbe-Nr.
<i>Rosslare. South Shear.</i>	Lys-Kltd. for	1635	<i>Lough Swilly.</i>	Undersøg.-Ankerpl. for	26
<i>Arklow Banke. South Arklow</i>	Fyrsk. Dag-		<i>Great Skellig Island.</i>	Taagesign. gives	27
<i>mærke for.</i>		331	<i>Baltimore. Barrack (Gun) Point</i>	Fyr. Taage-	
<i>Carlingford Lough. Vidal Bank og Green</i>			<i>sign. opl.</i>		57
<i>Island. Fyr for.</i>		1608	<i>Old Head of Kinsale S. Driv.</i>	Vrag	1414
<i>Lough Larne. Larne. Td. udl.</i>		1249	<i>Queenstown. Besejl.</i>		729
			<i>Waterford. Passage Point. Fyr for.</i>		558

VI.

Atlantehavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

Atlantehavet.		Spanien. N- og W.-Kyst.	
Driv. Vrag 222. 443. 473. 1048. 1374. 1470.	1492	<i>Santander. Vrag, midl. Lodstvang.</i>	332
Is-Patrouilleskib	284	<i>Rivalco. Carabela Banke. Td. ind.</i>	905
Portugal W. Driv. Vrag	1469. 1493	Kap Prior NNE. Skær	1330
Biscayiske Bugt. Driv. Vrag	1520	<i>Ferrol. Lystd. fl.</i>	1415
Canariske Øer NE. Driv. Vrag	1636	<i>La Coruna. Belysn. for.</i>	1379
		<i>Sisargas Øerne. Fyr for.</i>	933. 1276
		<i>Vigo Bugt. Castro de Agoeiro. Skær.</i>	535
Island.		Portugal.	
<i>Reykjanes. Fyr for.; do.; do.; Fyr for. ikke</i>	389	<i>Douro. Fyr og Afm.</i>	1445. 1568
	408. 1096. 1468	<i>Mino Floden—Espinho. Skær.</i>	934
<i>Skaqi (Gardskagi). Fyr for.; do.; for. ikke..</i>	390	<i>Cezimbra Bugt. Fyr t.</i>	801
	1097. 1468	<i>Cabo de Sines. Fyr for.</i>	787. 1000
<i>Faxe Bugt. Vogavik. Vogar. Fiskerifyr t.</i>	349. 1136	<i>Kap Sardão (Punta do Cavaleiro). Fyr t.</i>	444. 1001
<i>Brede-Bugt. Stykkishólmr. Fyr t.</i>	350	<i>Faro è Olhão. Belysn. for.</i>	730
<i>Flatey. Klofningar. Som.</i>	1375	<i>Faro. Culatra. Oplysn. om Lystd.</i>	598
<i>Isafjodr. Arnarnes. Fyr for.</i>	391. 1098. 1135		
<i>Hunaflói. Steingrimsfjodr. Grinsey. Fyr t.</i>	409		
	1269		
<i>Steingrimsfjodr. Malarhorn. Fyr t.;</i>			
<i>Rett.; Fyr t.</i>	409. 1078. 1269		
<i>Steingrimsfjodr. Hólnavik. Fyr t.; do.</i>			
<i>Bk. for.</i>	409. 1269. 1376		
<i>Sighufjodr-Havn. Fyr sl.; t.</i>	74. 629		
<i>Ingólfsbjofi. Fyr t.; Tnd. opsat; do.</i>	392. 1049. 1377		
Færøerne.		Spanien S.-Kyst.	
<i>Stroma. Vestmanham. Havne-Grænse fl.;</i>		<i>Caliz. Lystd. udl.</i>	814
<i>Fyr t.</i>	28. 1637	<i>Reina Victoria Mole. Fyr.</i>	1416
<i>Ostero. Fuglefjord. Fyr t.</i>	58		
<i>Syðero. Kvalbo-Fjord. Flesen. Søm. fl.</i>	1609		
Frankrig.		Afrika.	
<i>Molène. Vrag</i>	999	<i>Marokko. Kap Spartel. Vrag</i>	536
<i>Chenal du Four. Grande Vinotière. Fyr sl.;</i>		<i>Larache. Fyr t.</i>	815
<i>Lystd. udl.</i>	1638	<i>Safft. Sign.</i>	1138
<i>Goulet de Brest. La Parquette. Fyr ødl.</i>	1567	<i>Mogador. Sign.</i>	1138
<i>Rivière de Pont-l'Abbé. Les Perdrix. Fyr t.</i>	1378	<i>Dakar. For. af Belysn. opsat; Fyr t.</i>	199. 788
<i>Concarneau Bugt. La Basse des Soldats. Søm.</i>		<i>Saloum Floden. Afm.</i>	868
<i>opf.</i>	410. 785	<i>Nunez Floden. Td. udl.</i>	285
<i>Saint-Nazaire. Vrag</i>	813	<i>Guinea. Pongo Floden. Td. udl.</i>	251
<i>Noirmoutier. Goëmonhour. Søm. fl.</i>	687	<i>Elfenbenskysten. Tafu Pynt. Vrag sønder-</i>	
<i>Goulet de Fromentine. Fyr for.</i>	113. 786	<i>slaaet.</i>	1139
<i>Pont d'Yeu. Vrag</i>	368	<i>Granul Bassam. Fyr t.; Vrag uskl.</i>	369. 1522
<i>Saint Martin de Ré. Fyr for.</i>	59. 533	<i>Guldkysten. Axim Bugt. Bobowasi. Fyr t.</i>	163
<i>Pertuis d'Antioche. Ile de Ré. Chanchardon</i>		<i>Sekondi Bugt. Fyr t.</i>	200
<i>Pynt. Td. udl.</i>	1050	<i>Nigeria. Bonny Floden. Dybde aft.</i>	630
<i>Gironde. Lystd.</i>	904. 1521	<i>San Thomé Island. Anna das Chaves Bugt.</i>	
<i>Banc de la Coubre og Bonne Anse. Dybde</i>		<i>Fyr nedl.</i>	789
<i>aft.</i>	1137	<i>Gabon. Gombé. Fyr midl. for.</i>	1173
<i>Talais. Fyrsk. midl. omb.; udl.</i>	534. 761	<i>Gabon Floden. Libreville. Dybde aft.</i>	968
		<i>Cabinda (Kabenda) Bugt. Søm. fl.</i>	1446
		<i>Kongofloden. Afm. udl.</i>	60
		<i>Moanda. Fyr t.</i>	60
		<i>French Point (Banana Creek). Fyr t.</i>	60
		<i>Lobito Bugt. Fyr t.; Belysn.; Fyr t. 29. 1079.</i>	1447
		<i>Damaraland. Palgrave Pynt NW. Skær.</i>	411
		<i>Swakopmund. Oplysn. om Fltd.</i>	1277
		<i>Walvisch Bugt. Pelican Point. Fyrs Belig.</i>	869

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Canariske Øer.		<i>Marblehead. Marblehead Neck.</i> Kendl. Pkt. ødl.	31
<i>Gran Canaria. Tanife Point.</i> Vrag, Gr.	1662	<i>Boston Bugt. Baker Island—Cape Cod Canal.</i>	
Azorerne.		Strygeforetagender	688
<i>Terceira. Serrela.</i> Fyr atter i Orden	201	<i>Broad Sund.</i> Gr.	1208
Bermudas Øerne.		<i>Scituate.</i> Gr. 1004. 1101. 1382.	1418
<i>Spanish Point.</i> Bk. ødl.	1380	<i>Minols Ledge.</i> Gr.	1419
<i>North-East Breakers.</i> Oplysn. om Kl.-Uvkl.	30	<i>Boston.</i> Vrag bortt.; Afm. for.; Td. ind.; Gr.	114 1140. 1496. 1663
Newfoundland.		<i>Boston Fyrskib.</i> Fyr og Taagesign. for.	689
<i>Tides Cove Point.</i> Fyr t.	1331	<i>Point Allerton Bar.</i> Td. omb. m. Kltd.	1209
<i>Little Burin Island.</i> Fyr t.	1331	<i>Narrows.</i> Fyr for.	1176
Cape Breton Island.		<i>Hingham Bugt. Inner Seal Rock.</i> Dybde og Belig.	1210
<i>Lystd. og Baakefyr for.</i>	351	<i>Winthrop.</i> Fyr t., Bk. nedl.	702
<i>Louisburg.</i> Uvkl.; Fyr for.	1417. 1660	<i>President Roads.</i> Td. udl.; Td. fl.	447. 870
Nova Scotia.		<i>Chelsea Ledge.</i> Td. ind.	202
<i>Lystd. og Baakefyr for.</i>	351. 537. 538	<i>Cape Cod. Chatham.</i> Redn. Stat. fl.	115
<i>Coddle. Split Rock.</i> Td. udl.	1099	<i>Plymouth. Howland Ledge.</i> Afm. for.	935
<i>Wedge Island.</i> Fyr for.	1661	<i>Manomet Point. Mary Ann Rocks.</i> Td. fl.	936
<i>Sheet Harbour Passage.</i> Belysn. for.	1174	<i>Cape Cod Kanal.</i> Fyr t.; midl. Belysn.; Lystd. omb. m. Lys-Kltd.; Lys-Kltd. for.	61. 475. 1177. 1278
<i>Isaac Harbour.</i> Lys-Fltd. for. ikke	537	<i>Plymouth.</i> Td. udl.	1334
<i>Halifax. Sambro Outer Bank.</i> Fyrsk. omb. foreløbig ikke.	445	<i>Nantucket Sund.</i> Vraglystd. ind.; Vrag; Gr. tilt.	1103. 1212. 1570
<i>Peggy Point.</i> Fyr for.	1080	<i>Pollock Rip Slue.</i> Dybde; Td. fl.; Oplysn.; Vrag uskl.	62. 116. 164. 1102
<i>Little Hope.</i> Lys-Fltd. for.	538	<i>Point Rip.</i> Lys-Kltd. for.	252
<i>Port Mouton. Spectacle Island.</i> Taagesign. for.	333	<i>Handkerchief Shoal S.</i> Vrag afm.	1335
<i>McNutt Island. Kap Roseway.</i> Taagesign. for.	334	<i>Cross Rip.</i> Fyrsk. for.	1279
<i>Negro Island.</i> Fyr t., Fyr sl.	1100	<i>Hedge Fence.</i> Fyrsk. Uv.-Taagesign. oph.	763
<i>Salvages Rocks.</i> Taagesign.	335. 446	<i>Old Mans Shoal.</i> Td. ind.	1104
Forenede Stater i Nord-Amerika.		<i>Vineyard Sund. Woods Hole Passage.</i> Fyr for.	117
Maine.		<i>Buzzards Bugt.</i> Vrag bortt.; Vraglystd. omb. m. Lys-Kltd.; Lys-Kltd. udl.	63. 1211. 1448
<i>Machias Bugt. Dogfish Rocks.</i> Td. udl.	141	<i>Cleveland Ledge.</i> Lys-Kltd. omb.	1448
<i>Moosabec Reach.</i> Td. fl.	1002	<i>Mattapoisett. Ned Point.</i> Fyr for.	1523
<i>Emms Rock.</i> Belysn. for.	599	<i>Cape Cod Canal.</i> Fyr t.; Rett.; Lystd. udl.	690. 731. 1105
<i>Stockton.</i> Fyr t.	600	<i>Negro Ledge.</i> Lys-Kltd. udl.	1448
<i>Sears Island Ledge.</i> Lystd. omb.	1494	<i>Quicks Hole.</i> Skær.	1420
<i>Frenchman Bugt. Turtle Island Ledge.</i> Kltd. udl.	657	<i>Apponaganset Bugt. Padanaram Bølgebrvder.</i> Fyr for.	1141
<i>Penobscot Bugt. Sears Island.</i> Lystd. udl.; Kltd. udl.	1175. 1333	<i>New Bedford.</i> Td. ind.	476
<i>Blue Hill Bugt. Eggemoggin Reach.</i> Kltd. udl.	1332	<i>Marthas Vineyard. No Mans Land.</i> Lys-Fltd. udl.	1664
<i>John Bugt. Thread of Life Ledges.</i> Td. udl.	1639	Rhode Island.	
<i>Casco Bugt. Portland. Little Diamond.</i> Bk.	1495	<i>Narragansett Bugt. Eastern Passage. Bristol Harbor.</i> Td. udl.	732
<i>Wood Island. Little Lobster Rock.</i> Td. udl.	1003	<i>Ohio Ledge.</i> Lystd. for.	1665
<i>Portsmouth.</i> Td. for.	906	<i>Newport.</i> Skær.	142
New Hampshire.		<i>Point Judith. Harbor of Refuge. West Breakwater.</i> Fyr t.	737
<i>Portsmouth. Pumpkin Island.</i> Fyr t.	1569	<i>Block Island Sund.</i> Vrag afm.; bortt.	64. 165
Massachusetts.		Long Island Sound.	
<i>Kap Ann Fyr.</i> Taagesign. for.	1381	<i>Td. midl. udl.</i>	738
<i>Gloucester.</i> Afm. for.	474	<i>Cornfield Point.</i> Fyrsk. Besejl.; Fyrsk. midl. omb.	90. 937
		<i>Hen and Chickens Reef.</i> Bk. nedl., Td. udl.	1336
		<i>Mattituck.</i> Fyr t.	1280
		<i>Stony Creek.</i> Skær afm.	739
		<i>New Haven.</i> Vrag afm.; bortt.	1497. 1571
		<i>Stratford Shoal (Middle Ground)</i> Fyr. Taagesign.	253
		<i>Oyster Bugt.</i> Gr.	65
		<i>Larchmont.</i> Fyr for.	1213

	Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
New York.		
<i>Fire Island Fyrsk. Fyr for.</i>	631. 1610	
<i>Jamaica Bugt. Nova Scotia Bar. Fyr for.</i> ...	658	
<i>Beach Channel. Lystd. for.</i>	740	
<i>East-River. Gr.</i>	1524. 1572	
<i>Sunken Meadow E. Gr.</i>	1449	
<i>Old Ferry Point. Fyr t.</i>	969	
<i>South Brother Island Ledge. Td. omb. m. Klttd.</i>	1178	
New York Bugt.		
<i>Vrag bortt.</i>	203. 448	
<i>Vrag afm.</i>	315	
<i>Ambrose Kanal. Vrag bortt.</i>	816	
<i>Romer Shoal. Td. ind.</i>	1337	
<i>Scotland Fyrsk. omb.; udl.</i>	412. 691	
<i>Bay Ridge Channel. Uddybn.-Td. udl.</i>	91	
New Jersey.		
<i>Opmaal.-Td. udl.; do.; ind.</i>	1281. 1421. 1573	
<i>Newark Bugt. Sallersville. Fyr fl.</i>	601	
<i>Barneгат Inlet S. Vrag</i>	286	
<i>Absecon Inlet. Vrag bortt.; Klttd. fl.</i>	741. 817	
<i>Ludlam Beach Fyr E. Vraglystd. ind.</i>	92	
<i>Five Fathom Bank. Td. udl.</i>	602. 1574	
Delaware Bugt.		
<i>Afm. for.</i>	287	
<i>Five Fathom Bank Fyrsk. SSE. Hindring.</i> ..	336	
<i>Dennis Creek. Fyr for.</i>	1214	
Delaware Floden.		
<i>Afm. for.</i>	370	
<i>Midl. Fyr t.</i>	818	
<i>Fyr for.</i>	1498	
<i>Tullytown. Fyr for.</i>	1498	
<i>Burlington Island. Fyr for.</i>	1498	
<i>Torresdale Fyr for.</i>	1498	
<i>Chester. Fyr t.; for.</i>	818. 1338	
<i>Raccoon Creek. Fyr t.</i>	1142	
<i>Cherry Island. Gr.</i>	871	
<i>Grubbs Landing. Fyr for.</i>	477	
<i>Schuylkill River Fyr for.; do.</i>	478. 764	
<i>Mud Island. Fyr t., Fyr for.</i>	1215	
Delaware.		
<i>Fenwick Island Shoal Fyrsk. Vrag; do.; do.; Oplysn. om Fyrsk.; Fyrsk. fl., Lystd. ind. Dybde over Vrag 224. 337. 449. 603. 970.</i>	1490	
Virginia.		
<i>Chincoteague Bugt. Fyr t.</i>	93	
<i>Assateague Fyr S. Vrag afm.; bortt.; Vrag.</i> ..	907 938. 1666	
Chesapeake Bugt.		
<i>Lys-Fl.-Uvkltd. p. Pl.</i>	118	
<i>Fltd. omb. m. Lys-Fltd.</i>	204. 413	
<i>Cape Charles Fyrsk. Taagesign. for.; For. af Taagesign. opsat</i>	106. 872	
<i>Cape Charles Fyr E. Gr.</i>	1640	
<i>Cape Henry. Lys-Fltd. udl.</i>	204. 413	
<i>James Floden. Chuckatuck Creek. Fyrs Belig.</i>	1525	
<i>Thimble Shoal. Fyr og Taagesign.</i>	94	
<i>Back River. Fyr for.</i>	1216	
<i>York Spit. Fyr for.</i>	821	
<i>York River. Pages Rock. Fyr og Afm. for.</i>	1339	
<i>Cherrystone Inlet. Bk.; Fyr t.</i>	1106. 1143	
<i>Cape Charles City. Fyr fl.</i>	1179	
<i>Pungoteague Creek. Søm. ind.</i>	765	
<i>Hack Neck Shoal. Fyr t.</i>	119	
<i>Dividing Creek. Fyr for.</i>	60	
<i>Jarvis Point Shoal. Fyr t., Td. ind.</i>	143	
<i>Tangier Sund. Watts Island. Fyr for.</i>	1471	
<i>Pocomoke Sund. Guildford Flats. Fyr t.</i> ..	120. 604	
<i>Potomac Floden. Fyr t., Td. ind.; Vrag; Vrag afm.; Lystd. udl.; Vrag uskl.; Lystd. ind.</i>	123. 205. 632. 766. 873. 1383	
<i>Point Lookout. Vrag forsv.</i>	605	
<i>Machodoc Floden. Barnes Point Shoal. Fyr t.</i>	255. 1340	
<i>Fort Foote Wharf. Fyr t.</i>	1005	
<i>Rosier Bluff. Fyr t.; Fyr ødl.</i>	123. 167	
<i>Metomkin Point Middle Ground. Fyr for.</i>	1341	
<i>Tangier Sund. Fyr t.</i>	121	
<i>Hooper Stræde. Afm. for.</i>	254	
<i>Patuxent Floden. Battle Creek Shoal. Fyr t., Td. ind.</i>	122	
<i>Sharps Island. Lys-Klttd. for.</i>	1667	
<i>Poplar Island Shoal. Lys-Klttd. for.</i>	1668	
<i>West River. Td. omb. m. Klttd.</i>	820	
<i>Thomas Point Shoal. Fyr for.</i>	971. 1342	
<i>Baltimore. Td. Belig.</i>	1575	
<i>Craighill Channel. Fyr og Taagesign. for</i>	819	
<i>Hawkins Point Fyr for.</i>	479	
<i>Cut-off Channel. Fyr for.</i>	1180	
<i>Main Channel. Afm. for.</i>	659	
<i>Lazaretto Point. Taagesign. for.</i>	168	
<i>Fort McHenry. Fyr. Taagesign.</i>	256	
<i>Pooles Island. Fyr for.</i>	1576	
<i>Hampton Roads. Minofelt afm.; Afm. for.</i>	352. 1144	
<i>Horseshoe Shoal. Td. omb. m. Klttd.</i>	939	
<i>Willoughby Bugt. Afm. for.</i>	660	
<i>Newport News North Channel. Afm. for.</i>	169	
<i>Newport News. South Channel. Afm. for.</i>	257	
<i>Elizabeth Floden. Bush Bluff Fyrsk. Fyr for.</i>	170	
North Carolina.		
<i>Currituck Sund. Fyr fl.</i>	661	
<i>North Landing Floden. Bk. opf.</i>	662	
<i>Hornblow Point. Td. ind.</i>	972	
<i>Wimble Shoal. Fltd. omb. m. Lys-Fltd.</i>	206	
<i>Roanoke Sund. Nags Head. Fyrs Belig.</i>	1217	
<i>Croaton Sund. Belysn. for.</i>	1218	
<i>Pamlico Sund. Teaches Hole Channel. Swash Channel. Fyr for.</i>	1181	
<i>Great Island. Fyr for.</i>	663	
<i>Neuse Floden. Piney Point Shoal. Afm.</i>	414	
<i>Neuse Floden. Point of Marsh. Fyr for.</i>	1670	
<i>Neuse Floden. Gum Thicket Shoal. Td. fl.</i>	482	
<i>Abel Bugt. Fyr t.</i>	606	
<i>Reeds Hammock. Fyr for.</i>	1669	
<i>Bath Creek. Fyr t.</i>	633	
<i>Windmill Point Shoal. Fyr fl.</i>	480	
<i>Ocracoke Inlet. Wallace Channel. Fyr t.</i>	481	
<i>Bogue Sund. Fyr t., Td. ind.</i>	415	
<i>Morehead City. Fyr t.</i>	1422	
<i>Morehead City Channel. Fyr t., Søm. ind.</i>	664	
<i>Beaufort. Fyr for.; Forøndring opgivet; Afm. for.</i>	874. 940. 1182	
<i>Shackleford Point Ledefyrlinie. Dybde aft.</i>	1219	
<i>Newport Floden. Fyr t.</i>	607	
<i>Cape Fear Floden. Fyr for.</i>	353	
<i>New Channel. Fyr t.</i>	767	
<i>Frying Pan Shoals. Lys-Klttd. omb. m. Lys-Fl.-Uvkltd.</i>	483	

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
South Carolina.		<i>St. Simon Sund. Plantation Creek.</i> Fyr for.	171
<i>Charleston.</i> Vrag uskl.; Vraglystd. omb. m.		<i>Brunswick Harbor</i> Fyr fl.	484
Stumptd.; Belysn. for.; Lystd. udl. 608. 692.	1107	<i>St. Andrew Sund. St. Andrew Sound</i> Fyr fl.	485
	1145	<i>Little Cumberland Island.</i> Fyr nedl. ...	172. 486
<i>Charleston</i> Fyrsk. midl. omb.; udl. og for.	559		
	1220		
<i>Cooper Floden. Town Creek.</i> Td. ind. .	416	Florida.	
<i>South Channel.</i> Bifyr t.	259	Opmaal.-Td. udl.; ind.	451. 1066
<i>Dawho River og Brickyard Creek.</i> Fyr t.	258	<i>Amelia Floden.</i> Fyr t.	1007
<i>Port Royal Sund. Paris Island Spit.</i> Afm. for.	1146	<i>Saupit Creek.</i> Fyr t.	1008
		<i>Nassau Sund.</i> Afm. for.	1147
		<i>St. Johns Floden.</i> Fyr for.; Gr.	260. 1500
Georgia.		<i>Sisters Creek Entrance.</i> Fyr t.	941
Opmaal.-Td. udl.; ind.	451. 1066	<i>Mile Point.</i> Fyr og Afm. for.	261
<i>Savannah Floden.</i> Belysn. for.; Afm. ...	450. 1577		

VII.

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

Forenede Stater i Nord-Amerika.

Florida.		Texas.	
<i>St. Lucie Inlet E. Hindring</i>	1343	<i>Galveston.</i> Afm. for.	175. 487
<i>Jupiter Inlet.</i> Hindring	417	<i>Galveston Bugt.</i> Belysn. for.	488. 665
<i>Hillsboro Inlet S. Skær</i>	262	<i>North Jetty.</i> Lystd. udl.	1344
<i>Biscayne Bugt.</i> Gr.	875	<i>Aranzas Pass.</i> Lys-Fltd. udl.	876
<i>Key Biscayne Bugt.</i> Bk. opf.	263		
<i>Florida Reefs. Alligator Reef</i> Fyr W. Hindr.	1578	Mexiko.	
<i>Key West.</i> Fyr for.	173	<i>Vera Cruz.</i> Oplysn.	1292
<i>Key West. Main Channel.</i> Afm. for. .	1579	<i>Yucatan. Progreso.</i> Vrag; uskl.	489. 973
<i>Key West. West Channel.</i> Korrev. ...	419	<i>Lagune de Terminos.</i> Belysn. for.	974
<i>Key West. Northwest Channel. Smith Shoal.</i> Fltd. omb. m. Lys-Fltd.	144		
<i>Key West. Northwest Channel. Middle Ground.</i> Fyr for.	1067	Guatemala.	
<i>Key West. Sand Key.</i> Fyr for.	1384	<i>Villedo Shoal.</i> Fyr for.	265
<i>Dry Tortugas. Pulaski Shoal.</i> Td. omb. m. Fltd.	146		
<i>Tortugas.</i> Td. ind.	1148	Honduras.	
<i>Florida Keys. Moser Channel.</i> Bk.	418	<i>Snake Cay.</i> Fyr t.	610
<i>Rebecca Shoal Channel. New Ground.</i> Td. omb. m. Lys-Fltd.	145	<i>Belize.</i> Rad.-Tel.-Stat. opr.	490. 975
<i>Oullixans Bugt. Coon Key.</i> Fyr t.	1423	<i>Omoa Pynt.</i> Fyr t.	1223
<i>San Carlos Bugt. Matanzas Pass.</i> Fyr t.	147		
<i>Pine Island Sund.</i> Fyr og Bk. opf.	207	Nicaragua.	
<i>Tampa Bugt.</i> Afm. for.	1222	<i>Cape Gracias á Dios.</i> Fyr t.; Oplysn. om Fyr; do.; do.	178. 354. 768. 1184
<i>Main Channel.</i> Afm. for.	1526		
<i>North Channel.</i> Bk. nedl.	1221	Panama.	
<i>Cedar Keys.</i> Belysn. for.	420	<i>Limon Bugt.</i> Gr.; Dybde	33. 177
<i>Choctawhatchee Bugt.</i> Fyr t.	208	<i>Colon.</i> Bølgebryder ødl., Fyr sl.	371
<i>Four Mile.</i> Pynt. Fyr t.	264	<i>Shelter Cove.</i> Fyr sl.	372
<i>Santa Rosa Sund. Hurricane Crossing.</i> Fyr t.	174	<i>Panama-Kanal.</i> Midl. sp.	1450
<i>Upper Pritchard Long Point.</i> Fyr t.	149	<i>Porto Bello.</i> Gr.	1283
<i>Lower Pritchard Long Point.</i> Fyr t. ...	148	<i>Salmedina Banke.</i> Lys-Fltd. ind.	1527
<i>Bunch Timber.</i> Fyr t.	338		
		Columbia.	
Alabama.		<i>Savanna.</i> Gr.	942
<i>Mobile Bugt. Mobile Ship Channel.</i> Fyr t. ...	609	<i>Santa Marta.</i> Fyr t., Td. udl.	943
		<i>Morro Grande.</i> Fyr for.	1008
Louisiana.			
<i>Mississippi Floden. South Pass.</i> Lys-Fltd. forsyn. m. Uvkl.	32		
<i>Sabine Bank.</i> Gr.; do.; Td. udl. 1183. 1501.	1641		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Venezuela.		Aruba.	
<i>Rio Hiquerote.</i> Fyr t.	1472	<i>Paarden-baai.</i> Afm.	225
<i>Margarita Island.</i> Fyr t.	1473		
<i>Paraguana. Estanques</i> Pynt W. Braad.	769		
Bahama Øerne.		Engelsk Guyana.	
<i>Long Island.</i> Fyr t.	223	<i>Georgetown.</i> Paabud.	452
Store Antiller.		Hollandsk Guyana.	
Cuba.		<i>Surinam Floden</i> N. Gr.	1009
<i>Habana.</i> Oplysn. om Fyr.	611		
<i>San Telmo.</i> Lystd. omb.	976		
<i>Cardenas Bugt.</i> Oplysn. om Td.	1586		
<i>Quemado Pynt.</i> Gr.	1149		
<i>Guacanayabo Bugt. Vibora</i> Banke S. Td. udl.	908		
<i>Cuatro Reales.</i> Afm. for.	266		
<i>Leviza Channel.</i> Td. udl.	977		
St. Domingo (Haiti).			
<i>Tortugas.</i> Rev.	373. 1185		
<i>Kap Haitiien</i> Havn. Gr.	1451. 1528		
<i>Kap Viejo Frances</i> Fyr t.	1642		
<i>Kap Engano.</i> Fyr t.	1186		
<i>Saona. Point Cana.</i> Fyr t.; Belig.	1187. 1474		
<i>San Pedro de Macoris.</i> Fyr t.	1150		
<i>Salinas</i> Pynt. Fyr t.	1385		
<i>Tortuguero Bugt. Azua.</i> Fyr t.	1386		
<i>Allu Vela.</i> Fyr t.	1387		
<i>Bay Flamand, Grande Baie du Mesle</i> og <i>Baie St. Louis.</i> Dybde for.	978		
<i>Pierre Head</i> NW. Rev.	1224		
Porto Rico.			
<i>San Juan.</i> Fyr t.; Fyr for.; do.; Vrag afm.; Lystd. udl.	178. 1108. 1188. 1388. 1643		
<i>Fajardo.</i> Afm.	421		
<i>Vieques Passage. Point Arenas.</i> Kltd. omb. m. Lystd.	491		
<i>Ponce.</i> Fyr for.; For. opsat; for. 1189, 1389.	1646		
<i>Boqueron Bugt.</i> Td. udl.	1644		
<i>Guanajibo Passage.</i> Td. udl.	1645		
Små Antiller.			
Dansk Vestindien.			
<i>St. Thomas. The Sound.</i> Gr. rapp.	693		
Leeward Øerne.			
<i>Nevis</i> W. Hindring.	1190		
St. Bartholemew Island.			
<i>Gustaf Harbour.</i> Gr.	1345		
St. Lucia.			
<i>Port Castries. Vigie</i> Fyr for.	560		
Curaçao.			
<i>Havnesign.</i>	34		
<i>Willemstad.</i> Fyr t.	909		
		Brasilien.	
		<i>Para Floden.</i> Banker.	209
		<i>San Marcos (Maranhã)</i> Bugt. Gr.	1010
		<i>San Joao Islands</i> E. Gr.	1051
		<i>Coroa Lavandeira</i> Rev NW. Rev.	666
		<i>Santo Alberto</i> Pynt. Fyr for.	267
		<i>Barra Grande—Maceio.</i> Rev., Adv.	288
		<i>Maceio.</i> Afm. for.	1346
		<i>San Francisco do Norte.</i> Banke.	561. 1284
		<i>Port of Camamu. Kiepe Island.</i> Fyr for.	453
		<i>Hotspur Bank</i> NE. Braad.	492
		<i>Abrolhos Channel.</i> Gr., Adv.; Gr.; Vrag; Skær; do.	35. 339. 374. 454. 790
		<i>Abrolhos Rocks.</i> Skær.	667
		<i>Rio de Janeiro. Mocangue</i> og <i>Vianna.</i> Td. udl.	455
		<i>Fort de Fillegagnon.</i> Lystd. udl.	770
		<i>São Sebastião Channel.</i> Fyr for.	340
		<i>Alcatrazes</i> Øerne. Porto. Fyr for.	341
		<i>Santos. Lage de Santos.</i> Fyr for.	355
		<i>Itajahy. Cabeçudas</i> Pynt N. Skær; afm. 36.	226
		<i>Rio Grande do Sul. Espera.</i> Lys-Kltd. for.	1011
		Rio de la Plata.	
		<i>Banco Inglés (English Bank).</i> Lys-Fl.-Uvkltd. fl.	37. 1285
		<i>Archimedes</i> Banke. Lys-Fl.-Uvkltd. fl.	268
		<i>Montevideo Bugt.</i> Lys-Fltd. omb. m. Lys-Fl.-Kltd.	269
		<i>Tagus Rock.</i> Lys-Kltd. for. og fl.	1348
		<i>Montevideo.</i> Vrag afm.; Lystd. udl.	316. 1347
		<i>Recalada</i> Fyrskib N. Hindr., Lodsskib fl.	422
		<i>Pancla.</i> Fyrsk. ind., Fyr t.; Taagesign.	179. 1349
		<i>Punta Indio.</i> Fyrsk. ind.	562
		<i>Punta Indio</i> Farvand. Lystd.	423
		<i>Intermedio</i> Fyrsk. fl.	562
		<i>Riachuelo (Rio Chuelo).</i> Lystd. udl.	539
		<i>Colonia.</i> Vrag afm.; Td. udl.	1529. 1647
		Argentina.	
		<i>Mogotes.</i> Pynts Belig.	1191
		<i>Bahia Blanca (Puerto Belgrano).</i> Lystd. for.; Gr.	375. 1286
		<i>Puerto San Antonio.</i> Bk.	540

VIII.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Spanien.			
<i>Gibraltar Stræde. Algeciras. Isle Verde. Fyr for.</i>	95	<i>Pozzuoli Bugt. Fyr for.</i>	567
<i>Kap Tarifa. Oplysn. om Uvkltd.; Fyr midl. for.; midl. Fyr for.</i>	563. 771. 1424	<i>Pozzuoli. Fyr for.</i>	568
<i>Malaga. Oplysn. om Fyr.</i>	376	<i>Neapel. Mole opf., Fyr t.; Besejl.</i>	541. 945
<i>Motril. Fyr t.</i>	377	<i>Neapel Bugt. Campanella. Fyr for.</i>	496. 635
<i>Alboran. Fyr for.</i>	1538	<i>Castellamare di Stabia. Td. udl.</i>	803
<i>Punta Sabinal. Fyr for.</i>	378. 456	<i>Salerno. Bølgebrydor opf.; Dybde.</i>	1227. 1315
<i>Valencia. Lystd. for.</i>	96	<i>Golfo di Policastro. Sapri. Pisacane. Fyr t.</i>	1539
<i>Columbrètes Øerne. Fyr for.</i>	1350	<i>Santa Venere. Fyr for.</i>	1427
<i>Benicarló. Fyr for.</i>	1351. 1425	<i>Messina Stræde. Besejl.</i>	793
<i>San Sebastián. Fyr for.</i>	802	<i>Reggio Calabria Fyr for.</i>	1316
<i>Baleariske Øer. Ibiza. Fyr for.</i>	1352	Sicilien.	
<i>Tagomago. Oplysn. om Fyr.</i>	38	<i>Messina Stræde. Punta Secca. Fyr for.</i>	1392
<i>Mahón. Cala Font. Fyr t.</i>	227	<i>Catania. Besejl.</i>	878
Frankrig.			
<i>Orb. Fyr omb.</i>	772. 1353	<i>Marzamemi. Fyr for.</i>	39
<i>Marseille. Fyr for.</i>	877	<i>Licata. Oplysn.</i>	40
<i>Saint de Marrot. Fyr for.</i>	1587	<i>Empedocle. Fyr for.</i>	1015
<i>Cassis. Belysn. for.</i>	944	<i>Sciacca. Besejl.</i>	1016
Korsika.			
<i>Kap Feno SW. Skær</i>	1426	<i>Kap S. Marco. Fyr for.</i>	1393
Sardinien.			
<i>Porto Torres. Fyr for.</i>	1109	<i>Kap Granitola. Fyr for.</i>	41. 946
<i>Maddalena. Belysn. for.; Besejl.</i>	228. 700	<i>Mazzara. Kap Feto. Fyr t.</i>	210
<i>Terranova. Figarello. Fyr t.; Fyrs Belig.</i>	634. 1192	<i>Trapani. Besejl.</i>	1017
<i>Terranova Bugt. Kap Ceraso E. Bk.</i>	822	<i>Palermo. Belysn.; Besejl.; Lodstvang</i>	318. 910. 1114
<i>Cagliari. Besejl.; Fyr for.</i>	1012. 1068	<i>Kap Gallo. Fyr for.</i>	380. 1014
<i>Bosa. Rossa. Fyr for.</i>	1193	<i>Zaffarano. Oplysn. om Fyr.</i>	497. 569. 1069. 1115
Italien W.-Kyst.			
<i>Maurizio. Lystd. ind.; Dybde.</i>	1110. 1225	<i>Termini Imerese. Dybde aft.</i>	1228
<i>Oneglia. Dybde.</i>	1225	<i>Kap Orlando. Fyr for.</i>	289. 319. 1116
<i>Suvona. Lystd. udl.; Besejl.</i>	457. 823	<i>Sicilien N. Æoliske Øer. Lipari. Fyr t.</i>	458
<i>Genova. Besejl.</i>	791	<i>Æoliske Øer. Isola Vulcano. Fyr for.</i>	1541
<i>Spezia Bugt. Cadimare. Td. omb. m. Lystd.</i>	124	Pelagiske Øer.	
<i>Spezia. Besejl.</i>	493. 564	<i>Lampedusa. Fyr for.</i>	1117. 1542
<i>Meloric Banke. Fyr for.</i>	1111	Malta.	
<i>Livorno. Fyr for.; Besejl.</i>	379. 824	<i>Besejling.</i>	290
<i>Vada. Fyr for.</i>	494	Adriaterhavet.	
<i>Capraia. Oplysn. om Fyr</i>	125	<i>Besejling.</i>	42
<i>Kap Bianco. Lystd. udl.</i>	1112. 1475	<i>Miner.</i>	1354
<i>Elba. Ferrajo. Fyr for.</i>	1390	Italien S.- og E.-Kyst.	
<i>Talamone. Fyr for.</i>	1391	<i>Miner. Advarsol.</i>	702
<i>Giglio. Belysn. for.</i>	1540	<i>Besejling.</i>	979
<i>Punta del Fenajo. Fyr for.</i>	1113. 1226	<i>Coltrone. Besejl.</i>	947
<i>Port'Ercole. Fyr t.</i>	565	<i>Taranto. Fyr midl. t.; Besejl.; Dæmning;</i>	
<i>Civitavecchia. Fyr for.; Besejl.</i>	495. 566. 825	<i>Besejl.; Havn sp.; Adv.</i>	291. 570. 571. 636
<i>Tiber Møden. Fiumara Grande. Fyr sl.; Fyr midl. t.</i>	317. 701		1081. 1118
<i>Kap Anzio. Fyr for.</i>	1530. 1588	<i>Kap S. Vito. Fyr midl. sl.</i>	637
<i>Anzio. Fyr fl. og for.</i>	702. 1013	<i>Gallipoli. Rafo. Bk. opf.; Fyr t.; Fyrs Belig.</i>	229
			292. 381
		<i>Brindisi. Td.; Besejl.</i>	542. 543
		<i>Kap Cavallo N. Gr.; Skær afm.; Lystd. ind.; Lystd. udl.</i>	320. 356. 544. 572
		<i>Kap Gallo. Punta Penna. Fyr midl. sl.</i>	638
		<i>Trani. Fyr for.</i>	211. 293

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Rodi</i> . Fyr midl. sl.	230	Rumænien.	
<i>Ancona</i> . Paabud; Besejl.	639. 703	<i>Sorte Hav. Donau. Sulina</i> . Fyr midl. sl. ...	272
<i>Fano</i> . Mole forlønget, Fyr fl.; Fyr. sl. 43.	640		
<i>Porto-canale di Pesaro</i> . Fyr for.; Havn lukket.	270		
	804	Rusland.	
<i>Castel di Mezzo</i> . Fyr for.	879	<i>Sorte Hav. Kazach (Dvoinaia) Bugt</i> . Vrag. .	502
<i>Corsini</i> . Havn lukket.	804	<i>Kertsch-Jenikale Stræde. Kap Takil E.</i> Vrag.	44
<i>Punta Macstra</i> . Lystd. for.	1317	<i>Kertsch</i> . Oplysn. om Fyr.	459. 1194
<i>Venedig Bugt</i> . Besejl.	498. 641	<i>Azovske Hav. Birjutsch. Felotow</i> . Bk.	612
<i>Malanocco</i> . Skær.	911		
<i>Rocchetta</i> . Fyr for.	180		
<i>Falconera</i> . Fyr for.	642		
<i>Lignano</i> . Besejl.	704		
		Lilleasien.	
Østerrig-Ungarn.		<i>Adramyti Bugt. Kemer Bugt. Skær</i>	1539
Bestem ang. Lanterneføring.	181	<i>Kalimno</i> . Fyr t.	1250
Minor udl.	742	<i>Kos</i> . Fyr t.	1251
<i>Sebenico. Vrgada. Rev.</i>	231	<i>Mersina</i> . Havn sp.	573
<i>Lagosta. S. Michele</i> . Havn og Fyr ødl.	294	<i>Kandeliusa SW. Gr.</i>	1229
		<i>Rhodos</i> . Vrag.	1318
Albanien.		Syrien.	
<i>Kap Rodoni</i> . Fyr midl. sl.	212	<i>St. George Bugt</i> . Vrag.	1355
<i>Valona Bugt. S. Nicolo di Saseno</i> . Fyr t., Bk.	668		
		Ægypten.	
Grækenland.		<i>Port Said</i> . Gr., Slukn. af Fyr.	545
<i>Antipaxos</i> . Fyr norm.	232	<i>Alexandria</i> . Fyr sl.; Lodstvang; Oplysn. om	
<i>Santa Maura</i> . Kap <i>Dukato</i> . Fyr midl. sl.; t.	213	Løds.; Oplysn.; do. . 827. 881. 980. 1429.	1503
	499		
<i>Morea. Kyprisissa</i> . Oplysn. om Fyr.	500		
<i>Kap Matapan</i> . Fyr midl. sl.; t.	233. 501	Libyen (Tripolis).	
<i>Saloniki Bugt</i> . Vrag.	424	<i>Kyrenaika (Barka)</i> . Besejl.	1230
<i>Tzai-Agzi (Tsaghesi)</i> . Fyr t.	234	<i>Tobruk</i> . Besejl.	882
<i>Ægina</i> . Kap <i>Plaka</i> . Fyr for.	235	<i>Derna. Ras Boahsah</i> . Oplysn. om Fyr.	609
<i>Talanta</i> Farvand. <i>Politika Bugt. Mnima</i>		<i>Marsa Susa</i> . Td. ind.; Belysn. for.	382. 794
<i>Pynt</i> . Fyr t.	236	<i>Tolmetta (Tolmeita)</i> . Skær.	182
<i>Ægæiske Hav. Monte Santo Bugt. Dimitri S.</i>		<i>Bengasi</i> . Belysn. for.	705
<i>Skær</i>	1394	<i>Golfo di Sirte. Ras Leuegia (Leouedja)</i> . Gr. .	1018
<i>Lemnos</i> . Fyr midl. sl.	880	<i>Sirte (Syrte, Marsa Safran)</i> . Fyr t.	67
		<i>Kap Misurata</i> . Fyr nedl.	1590
Bulgarien S.-Kyst.		<i>Homs (Lebida)</i> . Fyr t.	503
Minor udl., Fyr sl.	1428	<i>Tripolis</i> . Ledemærke for.; Besejl.; do. 805.	613
<i>Deleagatsch</i> . Besejl.	1543		1231
		Tunis.	
Tyrkiet.		<i>Bancs de Kerkenah</i> . Rende afm.	1501
<i>Dardanellerne SW. Rabbit Islands. Mavro Is-</i>		<i>Port de Sousse</i> . Fyr for.	205
<i>land S. Skær</i>	826	<i>Bizerte</i> . Bølgebryder ødl., Oplysn. om Fyr og	
<i>Marmorhavet. Chirsis Adasi (Khairsiz Ada</i>		Løb; Oplysn. om Fyr; Belysn. for 214. 296.	321
el. <i>Ayansha</i>) Fyr fer.	271	<i>Ras Enghela</i> . Fyr midl. for.	948
<i>Bosporus. Kuru-Tschschme. Duimi Banke</i>			
Fyr midl. sl.	150		
		Marokko.	
Bulgarien.		<i>Ceuta</i> . Fyr, Taagesign., Skær; Td. Belig.;	
Minor udl., Fyr sl.	1428	Taagesign. fl.	183. 237. 1232
<i>Burgas</i> . Besejl.	1502		
<i>Varna</i> . Besejl.	1502		

Bekendtgørelser m. m.

	Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
Bekendtgørelser.		
<i>Danmark.</i> Fyrs Brtd. for. under usigtbart Vejr.....	393	
<i>England.</i> Adv. ved Besejl. af <i>britiske</i> Havne.....	504	
	1082	
Rett. til E. f. S. Nr. 77/1945 f. 1914	97.	
Bestem. om Adgang til Flaadehavne...	184	
Blokade af <i>tyisk Øst-Afrika</i>	297	
<i>Nordsoen og Kanalen.</i> Belysn. og Lodsning.....	342.	1611
Adv. til Fiskerskibe.....	425	
Blokade af <i>Kamerun</i>	546.	614
Blokade af <i>Lilleasien</i>	706	
• Kendingsflag for « <i>King's Harbour Masters</i> ».....	743	
Blokade af <i>Bulgarien</i>	1395	
Adv. mod Overtrædelse af Bestem.....	1430	
<i>Forenede Stater i Nord-Amerika.</i> Kendings-Sign. for Øv. m. Uv.-Bnade.....	1648	
<i>Frankrig.</i> Blokade af <i>Kamerun</i>	614	
<i>Italien.</i> Bestem. ang. Besejl. af befæstede Steder i Krigstid.....	505.	1357
Bekendtg. om Fyr og Afm.....	707	
Blokade af <i>Østerrig-Ungarn og Albanien</i>	708	
Oplysn. vedr. Blokaden af <i>Albanien</i> ...	773	
Oplysn. ang. Blokaden af <i>Østerrig-Ungarn og Albanien</i>	795	
Oplysn. ang. Blokaden af <i>Adriaterhavet</i>	981	
Eventuel Lukning af Havne.....	1019	
<i>Lilleasien og Syrien.</i> Kyst blokeret.....	1151	
<i>Norge.</i> Oplysn. om Fyr.....	670	
Bestem. f. Hejsning af Flag.....	912.	1356
<i>Spanien.</i> Territorialgrænse.....	322	
<i>Sverrig.</i> Bk. og Søm. til Opmaal.....	547	
<i>Tyrkiet.</i> Havne lukkede for Skibsfart.....	185	
Havne aabne for neutrale Skibe.....	383	
Havne lukket for Passagertrafik.....	694	
Forbud mod Besejl. af blokeret Kyst..	1270	
<i>Tyskland.</i> Bkg. ang. Sejlads ved <i>franske og britiske</i> Kyster.....	186	
Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.		
		Side.
<i>Danmark.</i> 2. 23. 27. 39. 45. 55. 77. 105. 125. 155		
		183. 199. 203. 235. 263. 283
<i>Frankrig.</i> 8. 38. 42. 74. 114. 124. 132. 148. 234		
<i>Holland</i>	8. 18. 38. 132.	182
<i>Norge</i>	18. 132	
<i>Sverrig</i>	68	
<i>Tyskland.</i> 8. 38. 42. 50. 60. 68. 74. 114. 124. 268		

DANSK SØFARTSTIDENDE.

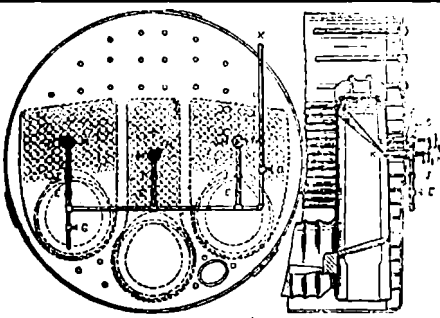
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 1.

Kjøbenhavn, Torsdag den 7. Januar 1915.

22. 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 nabne Røggæmmerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftrømninger. 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 Nyttetvirkning.

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

TELEFONER:
1403 — 1405
3063 — 3073

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forsked 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.

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let, Imprægneringsanstalt for Sejl- og Pressenningduge.

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

Adr.: Toldbod- vej 17, Maz.	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.

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 **GULDMEDELLE** 1912 & 1913

TUXHAM --- MASKINFABRIK ---
KJØBENHAVN, VALBY

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

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jærnstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krømtapaksler 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“.

Internationale Agentur for Køb Salg og Bygning af alle Slags Søjl- og Dampskibe.

JULIUS OTT

HAMBURG 1.

Ferdinandstrasse 29. • Telegr.: Ott Friedrichshof.



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

Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamplougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telef. 120.

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 7282.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

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

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.

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. —

M. C. Madsen,
forh. Styrmand,
Eksporteringsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.

CHRISTIAN THEIL
Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

Dampskibsfører.

Som saadan søges Plads. Kapital kan indskydes. Billet
mrkt. „Fører“ modtager dette Blads Kontor.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og
solidt.
J. Bindselev, Vesteraaegade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

De private Assurandører lim.

i København

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

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse: Private.

Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i København.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000.
Tegner 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 lim.

i København.

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

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal.

Telegram-Adresse: Copenaure

Telefon-Nr. 42

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 10756.

Forlang

overalt



Mejeriet
Pasteur
Odense,
Danmark.

Dansk Navigatorforenings Legat.

Af dette Legat, som kan søges af Enker efter Skibs-
førere eller Styrmand, der den 24. Februar 1912
vare Medlemmer af Dansk Navigatorforening, og af
hvilket der hvert Aar paa den 21. Februar bliver at
udbetale et Beløb af 48 Kr., bliver der i Februar
Maaned 1915 at udbetale 48 Kr. Skemata til Ansøg-
ning herom kan afhentes paa Skipperforenings
Kontor, Holmens Kanal 18 fra Kl. 12—2. Udfyldte
Skemata maa være indleverede inden 5te Februar d. A.
Kjøbenhavn, den 2den Januar 1915.

P. B. V.
JACOB MØLLER.

Bekendtgørelse

fra

Skovshoveds Havn.

Paa Grund af Ombygningen kan ikke modtages
Fragter af nogensomhelst Art indtil videre.

HAVNEBESTYRELSEN.

DAMPSKIBSFØRER.

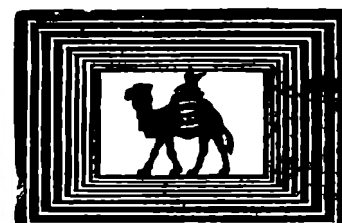
En dygtig Fører, som kan tage Part, søges til en Damper
til Nord- & Østersøfarten. Billet mrkt. „Damper“ til Bladets
Kontor.

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.

ZOOB. 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: Skibsarbejde. All udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

Forlang altid
Otto Mønsted & Co
CMA
PlanteMargarine

Kjøbenhavn, den 7. Januar 1915.

Atter er et Aar svundet og gledet over til Historien; et Aar mere rigt paa frygtelige og rimeligvis verdensomdannende Begivenheder end noget andet tidligere Aar. Der er Grund til at antage, at 1914 gennem de kommende Tider vil blive optegnet som et af de mest epokegørende Aar. Historien har at opvise: det Aar, da en Krig udbrød, som i dette Øjeblik mere eller mindre omspænder fire Verdensdele, og hvis Udfald og Virkninger endnu ikke kan forudses.

Da vi for et Aar siden kastede et Blik tilbage paa det da svundne Aar og fremsatte det Spørgsmaal: hvad vil Fremtiden bringe?, anede vel ingen, at vi nu stod umiddelbart foran det store Opgør mellem Nationerne, som af mange har været anset som uundgaaeligt, og at inden Sommeren var gaaet, skulde seks Stormagter og et Antal mindre Stater have erklæret hinanden Krig og være indviklet i en Kamp paa Liv og Død, mere bitter og rimeligvis mere skæbnesvanger paa alle Omraader, maaske især paa Forretningslivets og Søfartens, end nogen anden Krig, som Historien kan herette om.

Nu til Dags udbrøder Krige jo ikke som Følge af Fyrsters Lurer eller til Tilfredsstillelse af enkelte Personers Ærgerrighed eller private Interesser. Grundene til dem maa langt snarere søges i Folkelagens økonomiske Interesser, som Udslag af den ulyre Konkurrence, der nu mere end nogensinde hersker paa alle Omraader. De store Stater skal skaffe Plads til deres voksende Befolkning og ny Omsætningsomraader for deres tildels i rivende Udvikling værende Industri for at kunne skaffe denne de gunstigste Forhold. Den sikreste Mulighed herfor ser man i Erhvervelsen af store Kolonier i fjerne Verdensdele og magtig Indflydelse over fremmede Folkelag, hvilket kan give et stort Plus i Konkurrencen med rivaliserende Nationer, men her tórner de store Interesser sammen. Alle ønsker en Plads i Solen, som en magtig Fyrste en Gang har betegnet som det attraaværdige Maal, og naar dette ikke kan naas gennem Konkurrence ved fredeligt Arbejde, saa indtræffer til sidst, hvad man i disse Dage med dyb Beklagelse maa være Vidne til; det ene Folk rejser sig mod det andet, og der kæmpes paa Liv og Død.

Ingen Virksomhed bliver maaske i den Grad berørt af en saadan Kamp som Skibsfarten. Ved Krigens Udbrud blev til en Begyndelse næsten al Skibsfart lammet, hvad jo ikke var saa underligt, da ingen kunde have nogen Formodning om, hvilke Stater der kunde blive inddraget i denne, og den private Ejendomsret paa Søen under en Krig desværre endnu er en højst usikker Ting, samtidig med, at store Omraader af Søvejene blev gjort højst usikre ved Minespærringer, Mineudkastninger, slukkede Fyr, inddragne Somærker, og en Vrimmel af Orlogsskibe, som sejler med blændede Lanterne om Natten.

Heldigvis er det jo til Dato lykkedes de skandinaviske Lande at bevare deres Neutralitet, og efter at der var faldet nogen Ro over Sindene, lykkedes det ved Regeringens og Rigsdagens Medvirkning at skabe en Krigsforsikring baade for Skibe og for Varer, hvis Virksomhed hurtigt kom til at omfatte store Værdier. Herved er der aabnet en Mulighed for den danske Dampskibsflaade til at drage Nytte af de Chancer, som de øjeblikkelige For-

hold giver, og disse er efterhaanden ikke blevet ringe for denne Del af vor Handelsflaade. Desværre er derimod saa godt som al Sejlads blevet umulig for vore Sejlskibe paa Grund af den saakaldte »Nordsøspærring« i Forening med Tysklands senere Krigskontrabandeerklæringer angaaende forarbejdet Trælast, navnlig paa Nord- og Østersøen, hvorfor Skibene lægger op, efterhaanden som de kommer hjem. Har Forholdene saaledes i Løbet af de fem Maaneder, der er gaaet siden Krigens Udbrud, udviklet sig paa en højst uheldig Maade for Sejlskibsflaaden, saa er de til Gengæld efterhaanden — bortset fra Minefaren, mange og lange Ophold, overordentlig store Udgifter paa alle Omraader og nu sidst urimelige Trusler om Strejke fra Sømandenes Side — blevet særdeles gunstige for Dampskibsflaaden. Efterspørgslen efter Tonnage er meget stor, og Fragtraterne har naaet en hidtil ukendt Højde. Grunden hertil kan søges i, at hele den tyske og østerrigsk-ungarske samt tildels den russiske Handelsflaade er sat ud af Spillet, og at de allierede Magter lægger Beslag paa en stor Del af deres Tonnage til Troppetransporter og lignende, saalænge Krigen varer. Hvilket Omfang denne kan antage, inden den bringes til en Slutning, og hvornaar dette vil ske, er endnu ikke til at forudse. Antagelig vil der ogsaa efter dens Ophør, naar saamange ødelagte Værdier skal erstattes, blive Brug for megen Tonnage.

Af Aarets bemærkelsesværdige Begivenheder ligger det nær at mindes en Foreteelse, som staar i en glædelig Modsætning til Krigen med alle dens mere end vederstyggelige Ødelæggelser af Menneskeliv og Ejendom, nemlig de mange søfarende Nationers fredelige Stævne og fælles Samarbejde for Sikkerheden af Menneskeliv til Søs, den internationale Konference i London, som den 20. Januar affholdt sit Slutningsmøde og undertegnede en Konvention, ved hvilken man var blevet enig om betydningsfulde Bestemmelser til Opnaaelsen af det nævnte Maal. De enkelte Stater skal ganske vist derefter vedtage de Love, som skal føre Konventionens Bestemmelser ud i Livet. Paa dette Punkt vil Krigen sikkert virke forhalende, men enkelte Stater, f. Eks. England og Norge, har dog allerede bragt denne Sag i Orden, og paa et enkelt Omraade har en Bestemmelse, som blev vedtaget af Konferencen, allerede været i Kraft i det svundne Aar, nemlig Patroljetjenssten i Nord-Atlantehavet, med dertil egnede Skibe, til Observation af Is og Uskadeliggørelse af drivende Vrag. Paa Foranstaltning af Handelsministeriet forelaa der allerede i Efteraaret Tekst og Oversættelse af »International Konvention angaaende Forholdsregler til Sikring af Menneskeliv paa Søen«. Antagelig vil den, nu samlede Rigsdag vedtage de for Danmark nødvendige Love, som maa blive en Følge af Konventionen.

En Begivenhed, som under roligere Forhold vilde have vakt en umaadelig Opsigt og givet Anledning til store Festligheder, er paa Grund af Krigen foregaaet i al Stillehed, men er derfor af ikke mindre Betydning, nemlig Panama-Kanalens Aabning for Verdenstrafiken, der fandt Sted den 19. August 1914. Paa den Dag gjorde to Fragtskibe paa c. 11.000 Tons hver, fuldt lastede og med enkelte Passagerer, Turen fra Atlanterhavet til Stillehavet uden nogetsomhelst Uheld. Kort efter løb et Par amerikanske Krigsskibe igennem, og siden er den daglige Trafik gaaet sin jævne Gang gennem den ny Vandvej, kun et Par Gange afbrudt for enkelte Dage ved Jordskred i

Culebra-Gennemskæringen. Herved er et Kæmpeværk, der maa fylde hele Verden med Beundring, og som tjener den amerikanske Nation og sine Bygmestre til den største Ære, paa det nærmeste fuldført, efter mange Aars ihærdigt Arbejde og under store Ofre af Menneskeliv og umaadelige Kapitaler. Især i de første Aar krævede Døden mange Ofre mellem Arbejderne, paa Grund af Stedets usunde Klimatforhold, men ogsaa paa dette Omraade sejrede Amerikanernes Ihærdighed og kloge Foranstaltninger. Allerede den 8. Januar 1914 har dog det første Skib under egen Damp fuldendt Rejsen gennem Panama-Kanalen fra Atlanterhavet til Stillehavet, nemlig en gammel fransk Damper »Aleksander Lavally«, der maaer c. 1,200 Tøns. Den var omtrent en Maaned om Turen, idet den udførte betydelige Rydningsarbejder under sin Gennemfart. Denne kan som Regel foretages i Løbet af én Dag.

Den første danske Damper, som har passeret Panama-Kanalen, er Det østasiatiske Kompagnis Damper »Transvaal«, som paa Vej fra San Francisco til Evropa passerede Kanalen i Efteraaret og derefter anløb St. Thomas, hvor de ny store Havnearbejder er i fuld Gang.

At den ny Vandvej mellem de to Verdenshave vil faa en stor Betydning for Trafiken og især for hele Amerikas Vestkyst, hvis Lande sikkert gaar en betydelig Udvikling i Møde, kan der ikke være Tvivl om, og det tør for Danmarks Vedkommende haabes, at den ny Vandvej ogsaa vil blive af eminent Betydning for St. Thomas og virke hen til, at alle de Forventninger, som er knyttet til Det vestindiske Kompagni og dets store Virksomhed paa St. Thomas, maa gaa i Opfyldelse.

Af Aarets betydningsfulde Søfartsmøder maa nævnes »The Baltic and White Sea Conference«s Generalforsamling i London, som afholdtes den 6 og 7. Maj, og paa hvilken adskillige for Søfarten vigtige Spørgsmaal kom til Forhandling, deriblandt Ulykker ved Skibssammenstød, det saakaldte Oplægningsforslag, russisk Adressekommission, Lastebetingelser i Hvidehavshavnene, Benyttelsen af ensartede Skibsdokumenter og af ikke mindst Interesse Spørgsmaalet om Beslaglæggelse af privat Ejendom paa Soen.

Dette sidste Emne kan vel i egentlig Forstand ikke anses som henhørende under Konferencens Operationsfelt, men vakte dog megen Interesse paa Modet og blev anset som velegnet til at lages under Overvejelse af en international Skibsrederorganisation, der repræsenterer ikke mindre end 11 søfarende Nationer.

Paa den Tid, Mødet afholdtes, anede ingen, hvor hurtigt netop dette Spørgsmaal skulde faa aktuel og for saa mange en højst alvorlig Betydning. Den Tanke, at privat Ejendom paa Soen skal være sikret paa samme Maade som paa Landjorden, er i høj Grad tiltalende og stemmende med Ret og Billighed, men desværre har den nuværende Krig paa saamange Maader vist, at Magt gaar forud for Ret, og det baade paa Soen og Landjorden. Det kan jo ikke nægtes, at en Krig paa Liv og Død, som den vi nu oplever mellem saamange søfarende Nationer, er en haard Provesten for en international Rederorganisation som »The Baltic and White Sea Conference«, men det maa dog haabes, at der ved den betydningsfulde Virksomhed, Foreningen nu i en Aarrække har udfoldet for Skibsfarten, og ved de Venskabsbaand, der er knyttet

mellem saamange af dens Medlemmer, maa være skabt et saa solidt Grundlag for Foreningen, at de forskellige Nationaliteter, naar Fred og Ro igen indtræder, maa kunne mødes som Venner paany indenfor dens Døre for at fortsætte det gode Arbejde paa, at Ret og Billighed maa komme til Ære paa alle Søfartens Omraader.

I de kritiske Dage fra 27.—29. Juli afholdtes Det 7de nordiske Søfartsmøde i Malmø, der havde vundet stor Tilslutning. Det behandlede en Række for Skibsfarten betydningsfulde Spørgsmaal, deriblandt Lasteliniespørgsmaalet, moderne Havarigrøregler, nordiske Søfolks Ligestilling ved Sygdoms- og Ulykkestilfælde, Undervands-signaler, internationale Regler for Røkkommandoen, Transport af farligt Gods, Søfartsdokumenter m. m.

Ved dette Møde holdt bl. a. Professor C. A. Reuter et interessant og oplysende Foredrag om Handelskibsfarten under Krig (gengivet i dette Blads Nr. 34 og 35), der kom som et Ord i rette Tid, da Krigen udbrød et Par Dage senere.

Vi skal nu til Slutning ganske kort nævne nogle andre af Aarets vigtigere Begivenheder paa Søfartens Omraade:

Der er afsluttet en Overenskomst med Sverig angaaende Afmærkning af Vrag, om Vrag-signaler i Sundet og Forholdsregler angaaende Passage af Vragfyrskib eller anden Afmærkning af Vrag, hvilken er traadt i Kraft den 1. Maj 1914.

Handelsministeren har den 23. Januar i Landstinget fremsat Forslag til Lov om Navigationsundervisningen og Søneringen, saaledes som disse Forslag er udarbejdet og enstemmig anbefalet af en nedsat Kommission. Disse Lovforslag er nu, efter at være ændret noget af Landsstinget, forelagt Folketinget, som for Tiden overvejer dem i et Udvalg.

Den 1. April er der sket en Omlægning af Ministerierne, hvorved forskellige Sager henlægges fra Indenrigsministeriet til Handelsministeriet.

Der er med Tilskud fra Statens og Privates Side i Løbet af Sommeren oprettet et Museum for Handel og Søfart, der foreløbig har faaet Lokaler anvist paa Kronborg, og hvis Direktør er blevet tidligere Inspektør ved Frederiksborg-Museet Hr. E. F. S. Lund.

Nordisk Skibsrederforening har i 1914 bestaaet i 25 Aar og det norske Veritas i 50 Aar.

En bemærkelsesværdig Begivenhed er, at to af vore største Rederier, nemlig C. K. Hansen og Det østasiatiske Kompagni, har besluttet paa meget favorable Vilkaar og paa særlig dertil egnede Skibe af deres Flaade at uddanne Styrmandselever.

Redningsvæsnet har i dette Aar anskaffet sin første Motor-Redningsbaad, der har faaet Station ved Skagens Havn. Den er saavidt vides endnu ikke optraadt under alvorlige Forhold, men vil sikkert opfylde de Forventninger, der er knyttet til den.

Foreningen til Søfartens Fremme har paa et afholdt Møde optaget det gamle Spørgsmaal om Drogdens Uddybning og har anbefalet, at dette Arbejde udføres til en Dybde af 24 Fod.

Den 29. Maj sank den kanadiske Damper »Empress of Ireland« paa St. Lawrencefloden efter en Kollision med en norsk Damper, hvorved mellem 1,000 og 1,100 Mennesker mistede Livet.

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 mlvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

2460. Danmark. Bekendtgørelse fra Marineministeriet.

Danske Skibe og Fartøjer skal føre Nationsflag saavel ved Dag som ved Nat, naar de nærmer sig de Farvande, der er afspærrede paa Grund af Mineudlægning o. lign., og naar de nærmer sig de Skibe, der bevogter disse afspærrede Omraader.

I. Østersøen.

2461. Sverrig. Stockholms Skærgaard. Sandhamn. Stålbådan. Fløjtetønde atter udlagt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 52/1272. Stockholm 1914.)

Stålbådan Fløjtetønde er atter udlagt, og den sorte Vager med Ballon inddraget. $59^{\circ} 14\frac{1}{2}'$ N. $19^{\circ} 00\frac{1}{4}'$ E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 77/2434. København 1914.)

2462. Finland. Bottniska Bugt. Raumo og Mäntyluoto. Bestemmelser vedrørende Afsejling.

Udenrigsministeriet meddeler, at Skibe, som ønsker at afsejle fra *Raumo*, $61^{\circ} 08' N.$ $21^{\circ} 32' E.$, eller *Mäntyluoto*, $61^{\circ} 36' N.$ $21^{\circ} 30' E.$, skal indsende Ansøgning om Afsejlings-Tilladelse gennem sit Hjemlands diplomatiske Repræsentant til det *russiske* Udenrigsministerium.

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

2463. Sverrig. Sundet. Råå. Fyr tændt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 52/1275. Stockholm 1914.)

Råå Fyr holdes tændt indtil videre. $55^{\circ} 59' 35'' N.$ $12^{\circ} 44' 50'' E.$

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 62/2067 og 2121. København 1914.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2464. Sverrig. Kattegat. Torekov. Vrag borttaget.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 52/1276. Stockholm 1914.)

Jagten, der var sunket c. 300 m NNW. for *Hamnskäret* Fyr, er borttaget, og Afmærkningen inddraget. c. $56^{\circ} 26' N.$ $12^{\circ} 37\frac{1}{2}' E.$

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 65/2104. København 1914.)

2465. Sverrig. Kattegat. Tylö-Grund W. Grund afmærket.
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 52/1288. Stockholm 1914.)
 Paa NW.-Kanten af 2,5 m Grunden SW. for *Tylö-Grund* er udsat en Stage med nedadvendt Kost. 56° 38' 26" N. 12° 42' 10" E.
 (Kort Nr. 211 og 247. Danske Lods Side 252.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 77/2439. København 1914.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

2466. England. Themsen. Tongue Fyrskib. Lods-Station nedlagt.
 („Notice to Mariners“ Nr. 1823. London 1914.)
 Lods-Stationen paa *Tongue* Fyrskib er nedlagt. *Tongue* Fyrskib: 51° 30' N. 1° 23' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/1929 og 73/2404. København 1914.)
2467. England. Great Yarmouth. Oplysning om Lodsstation.
 („Notice to Mariners“ Nr. 67. Trinity House, London 1914.)
 Lodsdamperen, der hører til *Great Yarmouth* Lods-Station, krydser mellem *Corton* Fyrskib og *South Scroby* Tønde. *Corton* Fyrskib: 52° 31' N. 1° 30' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 75/2389 og 2404. København 1914.)

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

2468. England. Isle of Wight. St. Helens. Oplysning om Lods-Station.
 („Notice to Mariners“ Nr. 67. Trinity House, London 1914.)
 Lodsdamperen, der hører til *St. Helens* Lods-Station, krydser i Nærheden af *Nab* Fyrskib, som ligger paa 50° 40' N. 0° 57' W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 75/2390 og 2404. København 1914.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2469. Afrika. Belgisk Kongo. Kongofloden. Afmærkning midlertidig inddraget.
 Udenrigsministeriet meddeler, at Afmærkningen af *Kongofloden* mellem *Banana* og *Boma* er midlertidig inddraget. *Banana*: 6° 01' S. 12° 24' E.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2470. Rusland. Sorte Hav. Russiske og tyrkiske Havne. Miner udlagt.
 Udenrigsministeriet meddeler, at den kejserlig *russiske* Regering har bekendtgjort, at der er udlagt Miner ud for *russiske* og *tyrkiske* Havne i *Sorte Hav*.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 52/1874 og 1875. København 1914.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

2471. England. Oplysning om neutrale Udlændinges Landsættelse i britiske Havne.
 Udenrigsministeriet meddeler, at den *britiske* Regering har truffet Bestemmelse om, at det ikke længere er tilladt neutrale Udlændinge at gaa i Land i *Aberdeen* og *West-Hartlepool*.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 73/2964, pkt. 2. København 1914.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Hensind til Forskryvningerne for de under Dampskibstilsynsloven horende 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, 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 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.**

„Efterretninger for Søfarende“ meddeles i følgende Rækkefølge:

I. Østersøen.

Østersøen. Danmark (fra *Vejsnæs-Nakke*, incl., til *Stenas Fyr*, excl.), *Sveerig* (fra *Falsterbøer Fyrskib* excl.), *Finnland*. *Tyskland* (indtil *Pols-Huk* excl.).

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

Sundet. Danmark (fra *Gilbjerg-Hoved*, incl., til *Sterns Fyr*, incl.). *Sveerig* (fra *Kullen*, incl. til *Falsterbøer Fyrskib*, incl.).

Smaalands-Farvandet. (Grensen mod Østersøen er, ud for *Bogestrom*, en Linie uden om Sandene, gennem *Bogestrom-Lunden*, incl.; ud for *Gronsvand* en Linie uden om *Tolken*; ud for *Guldborg-Strand* en Linie fra *Flinthorne-Rev* til *Skjelby*. Grensen mod *Store-Bælt* er en Linie fra *Korsør Kirke* over *W.-Kysten af Egholm, Agersø og Omø*, over *S.V.-lige Omø-Staalgrund* til den E.-lige Pynt af *Onsø-Vig*).

Store-Bælt. (Fra Limen „*Gulstav-Kappel Kirke*“ til Limen „*Rejsnæs-Fyens-Hoved*“). Farvandet Syd for Fyon. (Fra Limen „*Ture-Rev-Næs-Hoved*“ paa *Langeland*“ til Limen „*Skjoldnæs-Horne-Næs*“).

Lille-Bælt. Danmark (fra *Vejsnæs-Nakke*, excl., til Limen „*Ethelo-Bjørnuskovde*“). *Tyskland* (fra *Pols-Huk*, incl.).

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

Kattegat med *Odense-Fjord* og *Isøfjord*. Danmark. (Fra *Gilbjerg-Hoved*, excl., til *Skagen Fyr*, incl., se *Store-Bælt* og *Lille-Bælt*). *Sveerig* (fra *Kullen*, excl., til *Paternoster-Skär*, incl.).

Limfjorden (fra *Hals-Barre Fyr* til *Thyborøn Anduvningstønde*).

Skagerrak. Danmark (fra *Skagen Fyr*, excl., til *Hornstubb Fyr*, excl.). *Sveerig* (fra *Paternoster-Skär*). *Norge* (til *Lindesnes Fyr*, incl.).

IV. N.-lige Ishav og Nordsoen.

N.-lige Ishav og Nordsoen. *Rusland* (W. for 45° E. Lgd.). *Norge* (til *Lindesnes Fyr*, excl.). *Danmark*. *Tyskland*. *Holland*. *Belgien*. *Frankrig* (til *Calais*, incl.). *England* (fra *South Foreland Fyr*, incl.). *Skotland* (til *Duncansby Head*, incl.). *Ørken Øerne* (fra *Brough Ness*, incl., til *N. Ronaldsay*, incl.). *Fair Isle*. *Shetlands Øerne* (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 *Calais*, excl., til *Le Four Fyr*, incl.). *Ile d'Ouessant*. *Engelske Kanal Øer*. *England* (fra *South Foreland Fyr*, excl.). *Skotland* (til *Duncansby Head*, excl.). *Ørken Øerne* (fra *Brough Ness*, excl., til *N. Ronaldsay*).

43. Italien E.-Kyst. Faro. Mole forlængt. Fyr flyttet.

(Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 73/346. Berlin 1914.)

Den gamle Lænole ved *Faro*, den nuværende ydre E.-Molen, E. for *Havnekanalens E.-Molen*, er forlængt 70 m i Retning NW, og derefter i Retning N. Paa Yderenden er tændt et rødt, fast Fyr. Det røde, faste Fyr paa den gamle Del af denne Mole er slukket.

Havnekanalens W.-Mole er forlængt 100 m i sin hidtidige Retning og derefter i NE-lige Retning, det grønne, faste Fyr paa denne Molen er flyttet ud paa den ny Yderende. c. 43° 51' N. 13° 01' E.

44. Rusland. Sorte Hav. Kertsch-Jonikale Stræde. Kap Takil E. Vrag.

(Notice to Mariners“ Nr. 1837. London 1914.)

1. Damperen *Yalta* med Skorsten og Bro over Vandet er sunket 1,46 Sm 95°

(misv. E. 3/8 S.) fra Taarnet paa Kap *Takil*.

2. Damperen *Kazbek* med to Master over Vandet er sunket 2,76 Sm 89° (misv.

E. 1/8 N.) fra samme Taarn.

Taarnet paa Kap *Takil*: 45° 06 1/4' N. 36° 26 1/2' 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.

Frankrig:

N 5480 Baie du Lévrier.

N 5487 Rade de Dunkerque.

N 5503 Rade de Calais.

R 3916 De Gravelines à Zuidcoote.

R 5325 Du Bec de l'Aigle à la presqu'île de Giens.

† 2866 Baie du Lévrier.

† 3910 Rade de Calais.

† 3913 Rade de Dunkerque.

Holland:

N 26 Westkust Sumatra. Meulaboh tot Tapa Toean. 1 : 250 000.

Tyskland:

N Handbuch der Nordatlantischen Inseln (Azoren, Madeira, Kanarische Inseln, Kapverden und Bermudas). 1914.

R 56 a Nordsee, Deutsche Küste: Mündungen der Jade und Weser, Südlicher Teil. 1 : 50 000.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

Atlantøerhavet. *Island, Færorerne, Færøerig* (fra *Le Poir* Fyr, excl.), *Spanien* N.- og W.-Kyst, *Portugal*, *Spanien* S.-Kyst (til Kap *Trafalgar*; incl.), *Afrika* (fra Kap *Spartel*, incl. til Kap *Agnillas*; incl.) Kap *Lords Oer*, *Cannariske Oer*, *Azorerne*, *Benindes Øerne*, *Kærlighedsland* E.- og S.-Kyst (fra Kap *Sperer* Fyr, incl. til *Gibraltar* Head Fyr, incl., kun medtagende vigtige Forandringer, som berører Forhidsjadsen), *Salle Island*, *Cape Breton Island* SE.-Kyst (fra *Sentora Island* Fyr, incl. til *Green Island* Fyr, incl., kun medtagende vigtige Forandringer, som berører Forhidsjadsen), *Nova Scotia* SE.-Kyst (fra *Cranso Harbour* Fyr, incl. til Kap *Salle* Fyr, incl., kun medtagende vigtige Forandringer, som berører Forhidsjadsen), *Førende Steder* i *Nord-Amerika* (indtil Kap *Cannaral*, incl.).

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

Mexikanske Havbugt, Karalibiske Hav, Vestindien. *Nord-Amerika* (fra Kap *Cannaral*, excl.), *Mellen-Amerika*, *Syd-Amerika* (til *Engelsk Gulguld*), *Bahama Øerne*, *Store Antiller*, *Små Antiller*.

Syd-Amerika. *Guyana*, *Brasilien*, *Uruguay*, *Rio de la Platta*, *Argentina*.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav. *Spanien* (fra Kap *Trafalgar*; excl.), *Balæriske Øer*, *Færøerig*, *Korsika*, *Sardinien*, *Italien* W.-Kyst (til Kap *Sparteneto*), *Sicilien* og Øerne mellem denne og *Afrika*, *Hellen* S.- og E.-Kyst, *Østerrig-Ungarn*, *Albanien*, *Grekland*, *Kreta*, *Tyrkiet*, *Sorte Hav* og *Azovske Hav*, *Tillænsen*, *Syrien*, *Ægypten*, *Tripolis*, *Tunis*, *Algier*, *Murokhio* (til Kap *Spartel*, excl.).

IX. Bekendtgørelser m. m.

Sidste „Efterretninger for Søfarende“ for 1914 har Nr. 78.

Paa Søkort-Arket er udkommet:

Forandringer og Tilføjelser Nr. 2 til Portegnelse over Fyr- og Taagsignaler Stationer i Kongeriget Danmark med Blande 1913. (Sluttet med „E. f. S.“ Nr. 78 for 1914.) *Udleveres gratis*.

Maaned-Udgaven af „Efterretninger for Søfarende“ for December 1914. Abonnementspris 2 Kr. aarlig foruden Portogudgifter. Enkelte Maanedsnumre erholdes for 25 Øre paa Søkort-Arket.

I. Østersøen.

1. Sverrig. Kalmarsund. Kalmar. Afmærkning forandres.

¹ „Underrøtelse for søfartende“ Nr. 51/12⁴. Stockholm 1914.)
Ved Forarsudlægningen 1915 sker følgende Forandringer i Afmærkningen uden for *Kalmar*: 1) Den røde Vager med en opadvendt Kost over en Ballon paa 56° 39' 29" N., 16° 23' 03" E. ombyttes med en Skaage. 2) En Stage udsættes paa 56° 39' 35" N., 16° 23' 12" E., Øst for en 4,5 m Grund. 3) En Stage med Kost udsættes paa 56° 39' 25" N., 16° 22' 57" E., Nord for *Prestör*. 4) En Stage med Kost udsættes paa 56° 39' 33" N., 16° 23' 17" E., ved 6 m Kurven NW. for *Prestör*.
(Kort Nr. 206.)

2. Sverrig. Öland N.-Kyst. Grankullaviken. Afmærkning forandres.

² „Underrøtelse for søfartende“ Nr. 51 1253. Stockholm 1911.)
Ved Forarsudlægningen 1915 udsættes en Stage ESE. for en 1,5 m Grund i *Grankullaviken*. 57° 21' 14" N., 17° 06' 15" E.

36. Brasilien. Hajaaly. Cabegudas Pynt N. Skaers Belforslehd.

³⁶ „Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 72/3138. Berlin 1914.)
Paa S.-Siden af Indløbet til *Hajaaly* er der uden for 9 m Kurven fundet et Skaar med 4 m Vand. Skæret ligger c. 160 m 338° (misy. N. t. W. 7/8 W.) fra Fyret paa *Cabegudas* Pynt. Skæret er 75 m langt i NW.—SE. og 25 m bredt. *Cabegudas* Pynt. 26° 55 1/2' S., 48° 38' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 57/1601. København 1914.)

37. Rio de la Plata. Banco Ingles (English Bank). Lys-, Floyte- og Under-vandsklokketønde flyttet.

³⁷ „Notice to Mariners“ Nr. 1845. London 1914.)
Lys-, Floyte og Undervandsklokketønden ved *English Bank* er flyttet c. 2 1/2 Sm i NE.-lig Retning til 35° 11' 15" S., 55° 43' 15" W. (eng. Kort Nr. 1749).
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/148. København 1914.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

38. Spanien. Balæriske Øer. Tagomago. Oplysning om Fyr.

³⁸ „Notice to Mariners“ Nr. 1883. London 1914.)
Det hvide Blinkfyrt paa Øen *Tagomago* er synligt i Pejlinger fra 131° gennem 0° til 47°. 39° 01' 55" N., 1° 39' 05" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 77/2103. København 1914.)

39. Sicilien E.-Kyst. Marzamemi. Fyr forandret.

³⁹ „Avvisi ai Naviganti“ Nr. 478/974. Genova 1914.)
Det midlertidige Fyr paa Hovedet af Molen paa S.-Siden af Øen *Grande* er definitivt erstattet af et rodt Fyr med En-Formarkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s. Flammens Højde: c. 9 m. Synsvide: 4 Sm. 36° 43' 55" N., 15° 07' 22" E.
Molehovedet ligger c. 960 m 168° (misy. S. 1/2 E.) fra *Marzamemi* Kirke, herfra gaar Molen i Retning 219° (misy. SW. 1/8 W.) ind til W.-Kanten af en Pynt paa Kysten.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 36/1683. København 1913.)

40. Sicilien S.-Kyst. Licata. Oplysning.

⁴⁰ „Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 613/1414. Berlin 1914.)
Efterat Bølgebryderen ud for Havnen er faldfort, kan Mærket „*San Giovanni*“ Fyr overet med Baaken paa Havnemolen“ ikke mere benyttes ved Indsejlingen. c. 37° 05' N., 13° 57' E.

41. Sicilien S.-Kyst. Kap Granitola. Fyr forandret.

⁴¹ „Avvisi ai Naviganti“ Nr. 480/975. Genova 1914.)
Fyret paa Kap *Granitola* er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formarkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s., Synsvide: 17 Sm. 37° 33' 51" N., 12° 39' 48" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 47/2171. København 1913.)

42. Adriaterhavet. Besejling.

⁴² „Avvis aux Navigateurs“ Nr. 70/312. Rochefort 1914.)
Det italienske Marineministerium har udstedt følgende Bekendtgørelse med Hensyn til Besejling af *Adriaterhavet*.

1. Tjenesten ved Eftersøgelse og Tilintetgørelse af Miner er overdraget særlig Bugsejlfartøjer.
2. Skibe bør holde en Fart, der ikke generer en effektiv Eftersøgelse, og naviger saaledes, at de passerer de Strækninger, hvor Strømmen løber tværs paa Havarvandet ved Dagslys.
3. Ingen Mine er observeret S. for Breddeparallellen paa 44° 20' N.
4. Mellem *Venedig* og *Manfredonia* bør man holde sig midt ude i Havet og ku

29. Portugisisk W.-Afrika. Lobito Bugt. Fyr tændt.

(„Avisos aos Navegantes“ Nr. 16/31. Lissabon 1914.)

Paa en c. 91 m høj Bakke paa Yderenden af *Lobito* Pynt er tændt et Lynfyrt, der viser 4 Lyn hver 22 s., 3 hvide Lyn efterfulgt af 1 rødt Lyn. Flammens Højde: 16 m. Rundt Taarn med Tilsynsbolig ved Siden. *Lobito* Bugt: 12° 19' S. 13° 37' E.

30. Bermudas Øerne. North-East Breakers. Oplysning om Klokke- og Under- vandsklokke.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1824. London 1914.)

Klokke- og Undervandsklokken c. 2 1/2 Sm N. for *North-East Breakers*, der er drevet fra Station, vil ikke blive erstattet inden for et længere Tidrum. Tønden bør derfor udtages af Søkortene. 32° 31 1/4' N. 64° 40 1/4' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/465. København 1914.)

31. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachussets. Marblehead. Marblehead Neck. Kondeligt Punkt ødelagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 47/3974. Washington 1914.)

Ocean Manor (*Nanapanahet Hotel*) er ødelagt af Ildebrand og bør udtages af Søkortene. 42° 29' 40" N. 70° 50' 15" W.

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

32. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden. South Pass. Lys- og Fløjtetønde forsynet med Undervandsklokke.

(„Notice to Mariners“ Nr. 49/3890. Washington 1914.)

South Pass Entrance Lys- og Fløjtetønde er blevet forsynet med en Undervandsklokke. 28° 59' 09" N. 89° 06' 48" W.

33. Panama. Limon Bugt. Grund.

(„Notice to Mariners“ Nr. 49/3992. Washington 1914.)

En 5,1 m Grund ligger c. 2125 m 129° (misv. SE. t. E.) fra *Toro Point* Fyr. 1/4 Sm rundt om dette Sted, maa Grunden anses for larlig. *Toro Point* Fyr: 9° 22' 39" N. 79° 56' 30" W.

34. Curaçao. Havnessignaler.

(„Bericht am Zeevarenden“ Nr. 30/2763. 's-Gravenhage 1914.)

Fra Flagstangen paa *Waterfort* og fra Signalmasten paa Fort *Nassau* gives Signal for Broens Aabning og Lukning paa følgende Maade:

1. Et rødt Flag eller en rød Lanterne betyder, Broen er aaben for udgaaende Skibe.
2. Et grønt Flag eller en grøn Lanterne betyder, Broen er aaben for indgaaende Skibe.

3. Et rødt og et grønt Flag eller en rød og en grøn Lanterne betyder, Broen er lukket, intet Skib maa løbe ind, og intet Skib maa forlade sin Plads i Havnen. Saa vel Skibe, der ønsker at komme ind, som Skibe, der ønsker at afgaa, skal give Signal med 3 Stød i Dampfløjten og afvente Signal for Tilladelse til henholdsvis at staa ind i eller ud af Havnen.

Waterfort Flagstang: 12° 06' 1/2 N. 68° 57' 0 W.

35. Brasilien. Abrolhos Channel. Grund. Advarsel.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1827. London 1914.)

1. En Grund med c. 11 m Vand ligger omtrent 6,8 Sm 318° (misv. NW. t. N. 1/2 N.) fra Fyret paa Øen *Santa Barbara*. c. 17° 52 1/2' S. 38° 46 1/2' W.
2. Dybden i den S.-lige Del af *Abrolhos Channel* er c. 3,7 m (2 Fv.) mindre end vist i de *eng.* Kort Nr. 529 og 3157.

4. Sverrig. Östergötland Skærgaard. Häfringe. Afmærkning forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 5/1250. Stockholm 1914.)

Ved Foraarudlægningen 1915 udsættes følgende Sømærker: 1) En sort Vager med hvidt Bælte og 2 Balloner paa 58° 36' 05" N. 17° 26' 15" E. 2) En sort Vager med 1 Ballon paa 58° 36' 52" N. 17° 25' 33" E.

(Kort Nr. 205.)

5. Sverrig. Norrköping Skærgaard. Bräviken. Afmærkning forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 5/1249. Stockholm 1914.)

Ved Foraarudlægningen 1915 udsættes en Stage paa 58° 38' 12" N. 16° 34' 45" E., ved Landgrunden ud for *Skenås*.

6. Sverrig. Södermanland Skærgaard. Nyköping. Afmærkning forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 5/1248. Stockholm 1914.)

Ved Foraarudlægningen 1915 ombyttes Duc d'Alben paa 58° 44' 30" N. 17° 01' 58" E. ved Løbet til *Nyköping* med en Stage.

7. Sverrig. Kopparstenarne og Svenska Björn. Fyrskib inddraget.

Ifølge Telegram fra Løds-kaptajnen i *Stockholm* er følgende Fyrskibe inddragne:

- 1) *Kopparstenarne*. 58° 35' 00" N. 19° 08' 40" E.
- 2) *Svenska Björn*. 59° 35' 30" N. 19° 56' 00" E.

8. Sverrig. Stockholms Skærgaard. Norrtelje. Sømærker inddrages.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 52/1271. Stockholm 1914.)

Ved Foraarudlægningen 1915 inddrages følgende Sømærker: 1) Stagen paa 59° 45' 30" N. 18° 43' 42" E. 2) Stagen paa 59° 45' 30" N. 18° 43' 50" E. 3) Stagen med Kost paa 59° 45' 33" N. 18° 43' 40" E. 4) Stagen med Kost paa 59° 45' 33" N. 18° 43' 48" E.

9. Sverrig. Öregrund Skærgaard. Sømærker inddrages.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 51/1247. Stockholm 1914.)

Ved Foraarudlægningen 1915 inddrages følgende Sømærker: 1) Stagen med Kost paa 60° 10' 54" N. 18° 50' 30" E. 2) Stagen paa 60° 10' 52" N. 18° 48' 43" E. 3) Stagen med Kost paa 60° 11' 53" N. 18° 47' 55" E. 4) Stagen med Kost paa 60° 13' 48" N. 18° 43' 30" E. 5) Stagen paa 60° 13' 35" N. 18° 43' 25" E. 6) Stagen paa 60° 11' 45" N. 18° 40' 28" E. 7) Stagen paa 60° 11' 07" N. 18° 40' 43" E. 8) Stagen med Kost paa 60° 11' 03" N. 18° 41' 49" E. 9) Stagen med Kost paa 60° 08' 07" N. 18° 42' 58" E. 10) Stagen paa 60° 09' 22" N. 18° 36' 07" E. 11) Stagen med Kost paa 60° 08' 11" N. 18° 33' 55" E. 12) Stagen med Kost paa 60° 09' 52" N. 18° 33' 14" E. 13) Stagen med Kost paa 60° 10' 15" N. 18° 30' 32" E. 14) Stagen paa 60° 15' 45" N. 18° 23' 50" E.

10. Sverrig. Bottniske Bugt. Fingrundet. Fyrskib inddraget.

Ifølge Telegram fra Løds-kaptajnen i *Gårde* er *Fingrundet* Fyrskib inddraget. 61° 01' 50" N. 18° 31' 35" E.

11. Sverrig. Bottniske Bugt. Vegagrund. Sømærke udlægges.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 5/1245. Stockholm 1914.)

Ved Foraarudlægningen 1915 udsættes en sort Stage med hvidt Bælte paa 63° 31' 52" N. 20° 26' 37" E. ved *Vegagrund*.

12. Sverrig. Bottniske Bugt. Kåghäset. Fördärfvet. Sømærke udlægges.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 51/1244. Stockholm 1914.)

Ved Foraarudlægningen 1915 udsættes en sort Vager med 2 Balloner og hvidt Bælte paa 64° 45' 30" N. 21° 25' 00" E., ved Grunden *Fördärfvet*.

13. Tyskland. Oderbank. Dybde over Vrag.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 76/3116 og Nr. 1/2. Berlin 1911 og 1915.)

Over et firsandedt Vrag paa *Oderbank* er Dybden c. 5 m. c. 20 m W. for Vraget er udlagt en grøn Vragtønde. Omtrentlig Plads: 54° 14 1/2' N. 14° 28' E.
(Kort Nr. 160.)

14. **Tyskland. Kiel. Lodstrang.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 76/8517. Berlin 1914.)
 Alle ind- og udgaende Skibe i Kiel Havn er indtil videre underkastet Lods-
 tvang, naar de kommer inden for Rigskrigshavnens Omraade. Skibe, som kommer
 fra Søen og skal til *Kaiser-Wilhelm-Kanal* eller som kommer fra Kanalen og skal til
 Søs, er undtagne herfra. Indgaende Skibe faar Lods N. for *Ladøe*, udgaende gen-
 nem Havneportet. *Kiel*: 54° 20' N. 10° 08' E.

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

15. **Danmark. Smaalands-Farvandet. Støge. Bæker nedlagt.**
 De to Bæker paa W.-Siden af *Støge* Havn er nedlagte. 54° 59' 30" N.
 12° 17' 31" E.
(Kort Nr. 256 og 257. Danske Lods Side 675. Havne-Lods Side 155. Søm.-Ført. Side 62.)

16. **Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.**
 Paa og ved de mellem *Fredericia* By og *Vesteråskov* beliggende Skydebaner
 afholder Garnisonen til forskellige Tider af Aaret Skydning ud over Søen.
 Hvorvel Skydningen er beordret indstillet under Fartøjers Passage, og der saa-
 ledes intet vil være at berygte ved at passere det paaældende 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 7/8 Sm
 Afstand ud for Skydepladsen. Under Skydningen hejses to Kurveballoner enten paa
 begge de to paa Skrænten ved Skydebanerne anbragte Signalstænger eller paa den ene
 af dem. *Fredericia*: 55° 33 1/2' N. 9° 45 1/2' E.
(Danske Lods Side 377.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

17. **Sverrig. Kattegat. Nidingen og Tistlarne. Fyr atter tændt.**
(„Underrøttelser for sjöfarande“ Nr. 53/1255. Stockholm 1914.)
Nidingen Fyr, 57° 18' 15" N. 11° 54' 16" E., og *Tistlarne* Fyr, 57° 30' 39"
 N. 11° 43' 43" E., holdes tændte indtil videre.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 67/2198. København 1914.)
18. **Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand.**
 I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Middell-Højvande: Paa *Haaresten*
 3,4 m, i *Gaassehøin-Løb* 2,2 m, i *Svanehøin-Løb* 1,5 m, i *Sølvindshøin-Løb* 2,5 m, i
Købers-Løb 2,8 m. Der er saaledes for Tiden 2,5 m Dybde i det W.-lige Indløb til
Limfjorden.
Thyborøn-Kanal: 56° 43' N. 8° 13' E.
19. **Danmark. Skagerrak. Bulbjerg. Banke nedlægges.**
 Da Badehotellet paa *Bulbjerg* overflødiges *Bulbjerg* Banke, vil denne blive ned-
 lagt i Løbets af Marts 1915. 57° 09' 3/5 N. 9° 01' 1/8 E.
(Kort Nr. 158. 180 236, og 255. Danske Lods Side 119 og 120. Søm.-Ført. Side 20.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 57/1901. København 1908.)

20. **Sverrig. Skagerrak. Kärningöfjorden. Kopparnaglarna. Sömærker ud-
 lægges.**
(„Underrøttelser för sjöfarande“ Nr. 51/1260. Stockholm 1914.)
 Ved Forsarsudlægningen 1915 udsættes en Støge med Kost paa 58° 06' 28" N.
 11° 23' 17" E. ved *Kopparnaglarna* og en Støge paa 58° 06' 40" N. 11° 22' 41" E. i
Kärningöfjorden.
(Kort Nr. 208 og 224. Færøske Lods Side 52.)

21. **Sverrig. Skagerrak. Bläckhall. Sömærke udlægges.**
(„Underrøttelser för sjöfarande“ Nr. 51/1260. Stockholm 1914.)
 Ved Forsarsudlægningen 1915 udsættes en Støge SE. for *Bläckhall*. 58° 18' 13"
 N. 11° 23' 53" E.
22. **Sverrig. Skagerrak. Eggeråbådar. Sömærke udlægges.**
(„Underrøttelser för sjöfarande“ Nr. 51/1260. Stockholm 1914.)
 Ved Forsarsudlægningen 1915 udsættes en Støge paa 58° 39' 15" N. 11° 11'
 25" E., ved *Eggeråbådar*.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

23. **Holland. Schelde. Zuid-Beeveld. Wemeldinge. Stormvarsels-Station
 oprettet.**
(„Bericht aan Zeevarende“ Nr. 300/2750. s.-Gravenhage 1914.)
 Fra en Mast W. for Ydenhavnen ved *Zuid-Beeveld* Kanal vises fremtidig Storm-
 varsels-Signaler. 51° 31' 17" N. 4° 00' 12" E.

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

24. **Frankrig. Iles Chansey. Sömærke forsvundet.**
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 71/318. Rochefort 1914.)
 Sömærket *La Canalaise* er forsvundet. 48° 52' N. 1° 51' W.
25. **England. Milkørd Haven. Undersøgelses-Ankerplads forandret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 1840. London 1914.)
 Undersøgelses-Ankerpladsen er nu paa *Dale* Red. Den begrænses: a) Mod Ost
 af *Great Castle Head* Ledelyrline. b) Mod Syd af en Linie fra *Dale* Pynt trukket i Ret-
 ning til *Stack Rock* indtil Linien naar den under a nævnte Linie. c) Mod Nord og Vest
 af Kysten.
 Den tidligere Undersøgelses-Ankerplads NE. for *Thorn* Pynt er nedlagt.
Dale Pynt: 51° 42 1/4' N. 5° 09' W.
26. **Irland N.-Kyst. Lough Swilly. Undersøgelses-Ankerplads udvidet.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 1811. London 1914.)
 Undersøgelses-Ankerpladsen begrænses nu: a) Mod Vest af Landet paa W.-
 Siden af Bugten. b) Mod Syd af en Linie trukket fra *Dunree Head* Fyr i Retning 270°
 (msv. W. t. N. 3/4 N.) indtil W.-Kysten af Bugten. c) Mod Ost af en Linie trukket fra
Dunree Head Fyr 1 Sm i Retning 0° (msv. N. t. E. 3/4 E.). d) Mod Nord af en Linie
 trukket fra N.-Bnden af den under c nævnte Linie i Retning 270° (msv. W. t. N. 3/4 N.)
 indtil W.-Kysten af Bugten. *Dunree Head* Fyr: 55° 12' N. 7° 33' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 69/2265. København 1914.)

27. **Irland W.-Kyst. Great Skellig Island. Taagsignal gives atter.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 1839. London 1914.)
 Fra *Great Skellig Island* gives atter Taagsignal, Tre-Knald hver 10^m. 51°
 16 1/4' N. 10° 33' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 55/1599. København 1914.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

28. **Færøerne. Strømo. Vestmanhavn. Havnegrænse flyttet.**
 Havnens Grænse er flyttet c. 500 m S. efter. Grænsen gaar nu fra *Skjyjur* i
 Retning 109° (msv. SE. 3/8 E.) til den E.-lige Kyst. Den nuv. Havnegrænse vil blive
 ulmærket; nærmere Oplysninger følger. (Trensørens W.-Bnde: 62° 08' (40") N.
 7° 09' (50") W.)
(Kort Nr. 208 og 224. Færøske Lods Side 52.)

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øe.

No. 1807. Borneo, North Coast. Sandakan harbour approach—Existence of a shoal. Position. In the northern approach to Sandakan harbour. Lat. $6^{\circ} 01' 54''$ N., long. $118^{\circ} 10' 06''$ E., on chart No. 1649. Depth. 3 fathoms, coral. Remarks. Depths of 5 fathoms were obtained for a distance of about $1\frac{1}{2}$ cables to the westward, and about $1\frac{1}{2}$ cables to the eastward of the above position. Note. The portion of the Track in this vicinity is to be erased from the charts. (Notice No. 1807 of 1914, dated 7th December.)

Charts affected. No. 1649, Lankayan to Sandakan harbour. No. 287, Gaya bay to Sandakan harbour. No. 2576, Sulu archipelago and the north-east coast of Borneo. No. 2660 b, China sea, eastern sheet. Publication. Eastern Archipelago Pilot, Part I., 1911, pages 168, 170, 173.

No. 1816. Japan—Inland Sea, Gulf of Osaka. Hyogo bay—Alteration in position of Quarantine Ship «Maya». New position. At a distance of 470 yards, 21° (N. 26° E. Mag.), from Wada Misaki lighthouse, and about $5\frac{1}{2}$ cables north-eastward of former position shown on chart No. 16. Lat. $34^{\circ} 39\frac{1}{2}'$ N., long. $135^{\circ} 11'$ E. Description. Quarantine ship Maya, exhibiting a red light and a green light placed vertically. Variation. 3° W. (Notice No. 1816 of 1914, dated 10th December.)

Charts affected. No. 2265, Kobe and Hyogo bays. No. 16, Kobe and Osaka. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 1994 (Remarks). Japan Pilot, 1914, page 280.

No. 1819. China, South Coast—Canton River. Canton harbour—Rock marked by Light-buoy. (a) Rock: Position. At a distance of about 2,120 feet, 227° (S. 47° W. Mag.) from the flagstaff of the British Consulate situated on Shamien Island. Lat. $23^{\circ} 06\frac{1}{2}'$ N., long. $113^{\circ} 14\frac{1}{2}'$ E. Depth. 7 feet (reck). Remarks. This rock, which is known as «Fongchuen rock», is about 100 feet in length and extends in a northerly and southerly direction. (b) Light-buoy: Position. At the northern extremity of the above rock. Description. A black colonial Light-buoy exhibiting a fixed green light. Variation. Nil. (Notice No. 1819 of 1913, dated 11th December.)

Charts affected. No. 3620, Canton harbour. No. 1739, Whampoa channel to Canton. Publication. China Sea Pilot, Vol. III., 1912, page 456.

Endelig har Priseretten i Kiel den 10. December erklæret to danske og flere norske Dampere for gode Priser. Sagen gaar imidlertid til Overpriseretten i Berlin, og det maa anses som næsten utænkeligt, at denne ikke maa komme til et andet Resultat.

Af Mænd, som har været knyttet til Søfarten, er i Aarets Løb følgende afgaaet ved Døden:

Formand i Københavns Skipperforening, Kpt. A. V. Knudsen, Skibsreder Otto J. Berg i Frederikshavn, fhv. dansk Vicekonsul J. C. Koch i Bodo, Konsul L. J. van der Hude i Svendborg, fhv. Justitssekretær ved Sø- og Handelsretten Andreas Grensteen, Sekretær i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart Ludvig Petersen, Havnefoged Mathias Petersen, Nordby, Fano, Translatør P. M. Baltazar Petersen, Forstander for Fano Navigationsskole L. Nic. Sørensen, Skibsrederne B. B. Lundgren i Göteborg og N. E. Schmidt i Marstal, dansk Konsul i Göteborg J. F. S. Holm, Redningsmand Peter Jensen Harboesgaard i Fjaltring, samt Skibsførerne Nielsen af Thuro, Gunnerson af Tvedestrand, M. N. Madsen af Nordby, Fano, H. R. Bonnesen af Frederikshavn, H. S. Pedersen af Sønderho, P. G. Bom, J. C. Møller af Fredericia, J. A. Svarrer af Nordby, Fano, Martin Møller, her, Sofus Valdemar Schmidt, her, H. Lindholm-Kurtzhals, her, Hambroe-Møller, her, samt E. Erichsen.

Meddelelse fra Udenrigsministeriet. Engelsk Krigskontrabandeerklæring. I Følge et Telegram til Udenrigsministeriet fra Gesandtskabet i London har den engelske Regering udstedt en Kundgørelse, der indeholder forskellige Tilføjelser til og Forandringer i den engelske Liste over Krigskontrabandegenstande.

1. Herefter vil nedenstaaende Genstande af den britiske Regering blive betragtet som ubetinget 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. Bestanddele af Eksplosivstoffer, nemlig Salpetersyre, Svovlsyre, Glycerin, Aceton, Calcium-Salt og alle andre metalliske Salte, Svovl, Kaliumsalt, Bestanddele af Destillationsprodukter af Kultjære mellem Benzol og Kresol indbefattet Anilin, Metylanilin, Dimetylanilin, Ammonium-«Perechlorate», Natrium-«Perechlorate», Natrium-«Chlorate», Barium-«Chlorate», Ammonium-Nitrat, Cyanamid, Kalium-«Chlorate», Calcium-Nitrat, Kviksolv.
5. Harpiksprodukter, Kamferolje og -spiritus samt Terpentinolje og -spiritus.
6. Lavetter, Forstillingskasser, Forstillinger, Militærvogne, Feltesser og enkelte Dele deraf, der er kendelige som saadanne.
7. Distancemaalere og enkelte Dele deraf, der er kendelige som saadanne.
8. Militære Beklædnings- og Udrustningsgenstande.
9. Ride-, Træk- og Lastdyr, brugelige i Krig.
10. Militære Seletøjsgenstande af enhver Art.

11. Lejrmateriel og enkelte Dele deraf, der er kendelige som saadanne.

12. Panserplader.

13. Jærnlegeringer indbefattet Jærntungsten, Jærnmalyden, Ferro-Mangan, Ferro-Vonadin, Kromjærn.

14. Tungsten, Molybden, Vanadin, Nikkel, Selen, Kobolt, Hæmalittraajærn, Mangan.

15. »Wolframite«, Scheelit, »Molybdenite«, Mangancerts, Nikkelerts, Kromerts, Hæmatitjærnerts, Zinkerts, Blyerts, »Bauxite«.

16. Aluminium, Aluminiumjord og Aluminiumsalte.

17. Antimon og Antimon-Sulfider og Antimon-Oksyder.

18. Uforarbejdet og halvforarbejdet Kobber samt Kobbertraad.

19. Bly i Blokke, Plader eller Rør.

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. Undervands-Lydsignalapparater.

23. Flyvemaskiner, Luftskeibe, Balloner og andre Luftfartøjer af enhver Art og enkelte Dele deraf samt Tilbehør og andre Genstande, som kendetiligt er bestemt til Anvendelse i Forbindelse med Balloner og Luftfartøjer.

24. Motorkøretøjer af enhver Art og enkelte Dele deraf.

25. Gummiringe til Motorkøretøjer og Cykler samt Artikler eller Materialer, som særlig er egnet til Brug ved Fremstilling eller Reparation af Gummiringe.

26. Gummi indbefattet Raagummi, Affaldsgummi, »reclaimed Rubber« samt Varer, der helt er fremstillet af Gummi.

27. Jærnsvovlkis.

28. Motorsprit og mineralske Olier med Undtagelse af Smøreoljer.

29. Instrumenter og Apparater, som udelukkende er bestemt til Fabrikation af Krigsammunition, til Fabrikation eller Reparation af Vaaben eller Materiel til Land- eller Søkrig.

II. Den engelske Liste over betinget Kontrabande er kun undergaaet den Forandring, at Svovl og Glycerin, der tidligere stod opført paa denne Liste, nu er erklæret for ubetinget Kontrabande.

Priseretterne i England. Det vil i Følge »Meddelelser fra Udenrigsministeriet« være nødvendigt for Personer, der har Varer om Bord paa Skibe, der kommer for engelsk Priseret, for denne at producere følgende Dokumenter:

1. Konnossementer.

2. Salgsnoter.

3. Fakturaer.

4. Assurancepolicer (saavel Krigsforsikrings- som Soforsikringspolicer) samt

5. andre de paagældende Varepartier vedrørende Dokumenter, som de maatte være i Besiddelse af.

6. en under Ed afgivet Erklæring om Varesnes Destination.

Samtlige Dokumenter, der ikke er affattet paa Engelsk, skal være ledsaget af engelsk Oversættelse.

Det tilraades de danske Vareejere at søge nærmere Oplysninger i hvert enkelt Tilfælde i Udenrigsministeriet eller Handelsministeriet.

Gennemførelsen af Londoner-Konventionen om Sikring af Menneskeliv til Søs. Efter sikkert Forlydende agter Handelsministeren i Løbet af en Maanedstid i Rigsdagen at fremsætte et Lovforslag, der gaar ud paa at sammensmelte de tre Institutioner: Tilsynet med Dampskibe, Tilsynet med Sejlskibe og Lastelinievæsnen til en enkelt Institution.

Grunden hertil er Bestemmelser, der blev taget paa

Søfartskonferencen i London i 1913 — under Indtryk af »Titanic«-Katastrofen — i Form af en Konvention mellem de i Konferencen deltagende Stater. Denne Konvention kan nemlig ikke ratificeres af Danmark, for det her omhandlede Lovforslag er gennemført.

Graadyb Fyrskib. Under Stormen den 5. f. M. sprængtes Kæde-Stopperen paa Graadyb Fyrskib Kl. 7 Em., og Kaptajnen telegraferede da til Esbjerg om at faa Fyrene tændt, da han var klar over, at Kæden vilde gaa senere. Kl. 10 sprængtes ogsaa Kæden, og der blev nu gjort klar til at gaa under Sejl, og styredes ind efter Barren. Nogen Tid efter observeredes Sæden Fyr, hvorefter der blev styret efter Fyrlinien. Samtidig med, at Kæden sprængtes, blev der sendt Telegram efter Fyrtransportdampere »Nordsøen«, men den naaede ikke ud til Skallingen, saa Fyrskibet ankrede selv op mellem Tønde VI og VII. Først næste Dag tog »Nordsøen« Fyrskibet ind til Esbjerg, saa Kaptajnen og Fyrskibets Besætning har her udført et godt Stykke Sømandsarbejde. Skønt denne Sømandsbedrift er paaskønnet med en Dusør til Besætningen, forlæner den dog at omtales; thi enhver, der kender Farvandet til Esbjerg, véd, hvad det vil sige at staa ind over Barren i en Storm af S. V. med et ballastet Sejlskib. Fyrskibet er atter ude paa sin gamle Station, et meget udsat Sted, kaldet »Ræven«; fik det derimod sin Station 4—5 Kabellængder nærmere Kysten i den saakaldte »Groft« vilde det ligge mindre udsat for Sø og Brænding. Efter Forlydende er det nu under Overvejelse at ændre Skibets Station i den ovenfor antydede Retning.

»Observatore«.

Meddelelse fra Navigationsdirektøren. Til Styrmandseksamen i Aarets 3. Termin bestod i alt følgende Antal Elever: 1ste Afdeling 39, 2den Afdeling i Navigation 46, Geografi og Vejlære 38, Engelsk 34 (afvist 1), Søren og Handelsvidenskab 43.

I Aarets Løb bestod endvidere til Sætleskipperprøven 98, Fiskeskipperprøven 128, hvoraf til Fiskeskipperprøven de 45 paa Færoerne.

Savnet dansk Dampers. Fra Dampskibet »Ingolf«, som den 23. f. M. afsejlede herfra til Hull, har Rederiet »Thore« siden da været uden Efterretning. Under de urolige Vejrforhold, som har hersket, kan Skibet imidlertid godt være blevet forsinket. Man har hørt om en norsk Dampers, der under uheldige Vejrforhold har brugt 18 Dage fra Norge til England.

Sømandsstrejken aflyst. I en ekstraordinær Generalforsamling, som Sømandenes Forbund afholdt den 28. f. M., deltog c. 280 Medlemmer.

Man vedtog at aflyse den til 1. Januar bebudede Arbejdsstandsning for gennem Forhandlinger med Rederiforeningen og Rederier, der staa udenfor denne, at søge at faa ordnet de Forhold, som Sømandene har anket over.

Sømandskonflikten. Efter at Sømandenes Forbund havde aflyst den til Nytaarsdag bebudede Strejke, samledes Forbundets Bestyrelse og Repræsentanter for Dansk Dampskibsrederiforening den 4. ds. til et Møde med Forligsmanden. Baade Redere og Sømand syntes stemt for at faa en faglig Voldgiftsret etableret. Forhandlingerne fortsattes i Følge »Polit.« den 7. ds., hvor Forligsmanden træder tilbage og overlader Sagens videre Behandling til Parterne.

Krigens Tonnagebehov. Det viser sig, at den britiske Regering har befragtet meget mere Tonnage nu end under Boerkrigen. For Øjeblikket har den mere

end 1.200 Skibe, hvortil kommer 300 Slæbebaade og en Mængde Lægtre etc. Over 40 Skibe er indkøbt.

(Norg. Hand. og Sjøfl.)

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn. Kongen har stadfæstet Valgene af Grossererne O. A. Wandel, A. P. Petersen og P. W. Petersen, Direktør, fhv. Raadmand Høther Hage, Grossererne J. J. Krüger og T. J. Røthe samt Grosserer C. A. J. Holbek som handelskyndige Medlemmer af Sø- og Handelsretten for 5 Aar samt fhv. Skibsfører J. Møller som sokyndigt Medlem i c. 1 Aar.

Assessor i Kjøbenhavns Kriminalret L. M. J. Møller er beskikket som Næstformand i Sø- og Handelsretten fra 1. Januar 1915.

En dansk Damperskibet stødt paa en Mine. Den Dampskibsselskabet Norden tilhørende Damperskibet M. C. Holm, der var paa Rejse fra Tynen til Kjøbenhavn, er en af de sidste Dage i det gamle Aar stødt paa en Mine i Nordsoen og forlist. Mandskabet er reddet.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler:

Landsættelse af Heste i Leith. I Følge Bekendtgørelse af 3. f. M. fra det britiske »Board of Agriculture and Fisheries« er Artikel 2 i »The Horses-Importation and Transit-Order of 1913« angaaende Landsættelse i Leith af Heste, Æsler og Muldyr fra Færoerne og Island ophævet, saaledes at Landingen i Leith af saadanne Dyr herefter vil være underkastet de i nævnte »Horse Orders« Artikel 1 anførte Bestemmelser.

Dødsfald. Dampskibsselskabet Hafnia har, den 15. ds., modtaget Meddelelse om, at Føreren af Dampskibet »Normannia«, Kaptajn E. Eriksen, nogle Dage tidligere er blevet skyllet over Bord under en Storm i Atlanterhavet, paa Rejse fra La Plata til Eshjerg. Den Afdøde, der blev 62 Aar gammel, var en ansat og dygtig Skibsfører, der i 18 Aar har været i det nævnte Rederiers Tjeneste.

Norsk Bark »Maryetta«s Forlis. Kristiania, den 4. Januar. Ved Forliset af Barken »Maryetta« af Drammen var blandt 11 Omkomne to Danske, nemlig Høvmesteren T. Swartz og Letmatros T. Møller.

I Følge Telegram til »Aftenposten« fra Drammen er dansk Matros H. Frandsen og Matros A. Lundgren blandt de Reddede. (Ritz. Bur.)

Fragtmarkedet. I nærværende Nummer bringer vi, grundet paa Helligdagene, Markedsberetning for sidste Uge af det gamle og første Uge af det ny Aar.

Motorskibet »Malakka«. Det østasiatiske Kompagni meddeler: I Følge Telegram til Kompagniet fra San Francisco bliver Motorskibet »Malakka«, som den 18. December strandede paa Cedros Island sandsynligvis totalt Vrag. Hele Mandskabet befinder sig i god Behold om Bord i Bjergningsdamperen »Iaqua« og forventes at komme hertil i første Halvdel af Februar med Motorskibet »Jutlandia«. Kun en ringe Del af Ladningen er hjerget.

Motorskibet »Malakka«, som førtes af Kaptajn C. van Deurs og var paa c. 10.000 Tons Lastevne, afgik fra Kjøbenhavn den 4. September paa sin første Rejse. Den befandt sig nu paa Hjemrejsen med fuld Ladning Byg og Stykgods fra Havne i Californien til Kjøbenhavn. Skib og Ladning var fuldt forsikret, væsentlig i udenlandske Selskaber.

Fragtmarkedet.

Fastheden holder sig udpræget i alle Retninger, og i de fleste Retninger er der igen indtraadt yderligere Stigning, i Særdeleshed fra Nordamerika. De Restrictioner m. H. t. Sejladsen, som det engelske Admiraltet indførte for nogen Tid siden, er aller bleven ophævet, men Sejladsen foregaar jo kun langsomt paa Grund af Pyrenæens Slukning. Den bebudede danske Sømandsstrejke bliver der heldigvis ikke noget af, da Sømandenes Forbund har trukket Strejkevarslet tilbage. Blandt de sidste Afslutninger nævner vi:

Østen. Philippinerne 48/9 Frankrig eller U. K., Coprah Basis, Januar. Ris Saigon 35/ Frankrig, Januar—Februar. Erts Bombay 20/ Barrow, Januar. Fra Kurrachee efter alm. Skala 20/ (÷ 1 pCl.) udsøgt Havn U. K. (7.500 T.) December.

Middelhavet. Bomuldsfrø etc. 12/6 pr. 60 Cbf. fra Aleksandria til London eller Hull, prompt. Erts 8/6 Seriphos/Glasgow (3.500), 8/6 Benisal/Garston (4.500), 9/6 Oporto/Cardiff (1.600), 8/ Carthagen/Garston, 7/6 Hornillo Bay/Ayr (3.300), alt med fri Despatch. Salt fra Sicilien, Tunis eller Østspanien c. 15/ til Vestnorge. Frugt fra Østspanien til England c. 2/6 pr. Kasse. — Erts fra Bilbao 6/3 Cardiff, 6/6 Newport (1.800), 8/6 Middelsbro (3.300, tre Rejser).

Nordamerika. Hvede fra New York, Baltimore eller Philadelphia c. 35/ pr. Ton til Vestitalien, 43/ Venedig, 10/ à 10/6 pr. Qr. til Danmark eller Sydsverig, 8/6 Marseille, Januar—Februar. Kul Baltimore eller Norfolk 30/ Vestitalien (6.000), Januar. Bomuldsfrøkager fra Savannah etc. 50/ à 52/6 Netto Charter til Skandinavien, fra Goffen c. 55/. Bomuld fra Goffen 125/ Göteborg, 95/ Liverpool eller Manchester. Korn fra Goffen 8/6 à 9/ Marseille eller Vestitalien, Januar—Februar, 9/ Piræus, Januar. For Timecharter betalles 22/ Dødvægt, Levering New York, Tilbagelevering Nordfrankrig. En 5.000 Tons Baad fik £ 1.900 for 6 Maaneder, Levering og Tilbagelevering Northern Range.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 43/ U. K. pr. Januar, 37/6 à 38/9 pr. Februar. Skandinavien 55/ pr. Februar—15. Marts. For Havre fra Bahia Blanca 43/3 U. K., 57/6 Genua, Januar. Korn Buenos Aires 38/6 U. K. pr. Februar, Rosario 42/6 U. K. pr. Januar, alle uden Reduktion direkte Havn.

Østersøen. Laster meget knappe paa Basis af forrige Uges Rater. For tør Træmasse betalles 16/ Sundsvall/Manchester (2.000), for våd Masse 11/ Skelleftea/Manchester (fri Isbrydergebyrer). For skaaren Last noteres Fres. 120 Sundsvall/Barcelona, og 40/ betalles Trondhjem/Hull (600).

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth c. 14/ Danmark for 1.500—2.000 Tons Baade, 14/ à 15/ Sydsverig, 16/6 à 17/3 Rouen, 15/6 à 16/ Bordeaux eller St. Nazaire, 16/ Lissabon, 20/ Marseille, 19/6 Neapel. Fra Hull 14/6 Rouen, 14/ à 15/ for mindre Baade Danmark eller Sydsverig. Fra Firth of Forth er Raterne paa lignende Basis som fra Tynen. Fra Cardiff eller Newport 12/6 à 13/6 Rouen, 12/6 Lissabon, Fres. 15 Nantes, 19 à 20 Alger, 18½ Bizerta (5.600 Tons med 1.200 Tons Losning), 23 Marseille, 18/ Genua, Livorno eller Neapel, 19/6 Brindisi, 21/ Port Said, c. 15/3 Buenos Aires, 16/ Rosario.

(Skrevet den 29. December 1914.)

De første Dage af det ny Aar har ikke bragt nogen Standsning i den stadige og stærke Opgang, som var saa karakteristisk for den sidste Periode af det nys tilbagelagte Aar. Knapheden paa Tonnage synes daglig mere og mere udpræget, og Rederne kan næsten faa, hvad de vil

have for Baade i passende Positioner. Fra «Northern Range» med Korn til Danmark eller Sydsverig betales nu 11/ å 11/3 pr. Qr. Korn pr. Februar, for Bomuldsfrøkager paa Netto Charter 52/6 å 55/ pr. Februar, fra Golfen 2/6 mere, ja for Bomuldsfaster er der i flere Tilfælde betalt endnu mere. La Plata er ogsaa fast paa Basis af 60/ å 62/6 til Skandinavien pr. Februar—Marts. Fra Buenos Aires/La Plata sluttedes til 55/ Barcelona for 6.400 Tons Baad pr. Januar. Kulfragterne er ogsaa meget faste og højere Basis 13/ å 14/ for 1.500—2.000 Tons Baade fra Østkysten til Danmark, 16/ å 17/ Rouen, 23/ Vestitalien, 16/ Las Palmas. For Timecharter bydes c. 10/ Dødvægt for mindre Baade til spansk Frugtfart, 3 Maanedr. Levering og Tilbagelevering U. K.

(Skrevet den 5. Januar 1915.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe er det nu gennemgaaende faa Befragtninger, der afsluttes: af de nordtyske Pladser placerer Lübeck nok endnu en Del Tonnage, ligesom Rostock har noteret Sukker til Kjøbenhavn, men Skibene viser ingen Interesse herfor. Fra de danske Provins-havne vises heller ingen videre Livlighed for Tiden, dette dog af Mangel paa Ladninger, thi Skibene er villige til at acceptere Fragt i indenrigsk Fart. Hovedinteressen drejer sig om Kjøbenhavn, hvortil stadig kommer mange Dampere med Korn og Foderstoffer. Af de sidste Befragtninger kan nævnes for Hvide til Nyborg og Aarhus 5 Kr., Rug til Odense 5½ Kr., Rønne 5 Kr., Majs til Faxe 16 Øre, Gødning Kastrup/Stege 5 Kr. samt for Oljekager til østbornholmske Havne 6 å 7 Kr. Udsigterne derfra er ret lovende, navnlig da der næppe kan ventes saa mange Skibe bestemt dertil med Ladning for at losse.

Fra Sø og Land.

Bogen Navigationsskole. I den nu afsluttede Eksamens-Termin indstilledes til den almindelige Styrmandseksamen 1 Elev. I 2. Afdeling indstilledes 5 Elever i Navigation, 5 i Søret og Handelsvidenskab, 5 i Geografi og Vejrlære og 4 i Engelsk. Alle bestod.

Havarier og Forlis.

Piteå, Dpsk. af Hamburg, kom den 30. f. M. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til tysk Havn paa Grund paa Saltholmen. Svitzers assisterer.

Irma, Dpsk. af Göteborg, kom den 2. ds. paa Rejsen fra Stettin til Malmö med en Ladning Kul paa Grund paa Nordøstsiden af Lillegrunden og blev læk. Svitzers assisterer.



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 HVILSØM,
 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'rr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Vesterhavet. Johanne, Mikkelsen, afg. Frederikshavn 3/1. til Hull. — Anna, Winslow, ank. Barcelona 2/1. — Laura, Thomsen, pass. Cape Wrath 2/1. for Kjøbenhavn. — Thyra, Lund, afg. Odense 1/1. til Liverpool. — Yrsa, Larsen, ank. London 1/1. — Valborg, Jepsen, ank. Hudiksvall 1/1. — Bodil, Nielsen, afg. Hull 1/1. til Odense. — Nexos, Basse, afg. London 31/12. til Kjøbenhavn. — Cito, Toft, ank. Frederikshavn 1/1. — Nancy, Pedersen, afg. Burntisland 1/1. til Esbjerg. — Karla, Nielsen, afg. Methil 31/12. til London. — Olga, Christensen, afg. Horsens 31/12. til Hull. — Rigmor, Uldall, afg. Kirkwall 31/12. til South Shields. — Ulla, Pedersen, afg. Hartlepool 31/12. til Karlskrona. — Polly, Møller Hansen, ank. Palma 31/12. — Laura, Thomsen, afg. Liverpool 31/12. til Kjøbenhavn. — Marie, Nielsen, ank. Tønder 31/12. — Gerda, Rasmussen, afg. London 30/12. til Kjøbenhavn. — Hebe, Gregersen, afg. Aarhus 30/12. til London. — Dagmar, Sørensen, afg. Varberg 30/12. til London. — Nordsoen, Nielsen, ank. Hull 29/12. — Ellen, Hansen, ank. Sunderland 29/12. — Inger, Skou, ank. London 29/12. — Nora, Jensen, ank. Tarragona 28/12. — Neima, Degu, ank. London 28/12. — Fylla, Brinch, ank. Leith 28/12.

Det Østasiatiske Kompagni. Bandon afg. Colombo 27/12. hjemg. — Tranquebar afg. Penang 31/12. hjemg. — Bincang ank. Kjøbenhavn 4/1. — Natal ank. Kjøbenhavn 28/12. — Cathay afg. Panama 3/1. hjemg. — Samui ank. Aarhus 30/12. hjemg. — Selandia pass. Saint Catherines 31/12. udg. — Transvaal afg. Bahia Blanca 4/1. udg. — Paganan afg. Genua 3/1. udg. — Jutlandia afg. San Francisco 31/12. udg. — Rhodesia afg. Norre Sundby 16/12. udg. — Siam afg. Norre Sundby 5/1. udg. — Fionia afg. Kjøbenhavn 5/1. udg. — Kina afg. Port Louis 30/12. udg. — Anna ank. Sydney 3/1. udg. — Indien ank. Genua 29/12. udg. — Arabien ank. Kjøbenhavn 30/12. — Tongking afg. Moji 30/12. hjemg.

Vestindisk Afdeling, St. Croix afg. Rio 24/12. hjemg.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harbø, ank. Aalborg 25/12. — Johan Siem, Wittenkamp, afg. Pensacola 20/12. til Aalborg. — Harald Klitgaard, Nielsen, afg. Bandholm 2/1. til Blyth. — Russ, Petersen, afg. Galveston 19/12. til Aarhus. — Vladimir Sawin, Folkenberg, afg. Newcastle 25/12. til Galveston. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Galveston 2/1. til Danmark. — Michael Outchoukoff, Harbø, afg. New Orleans 12/12. til Aalborg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Newcastle 25/12. til New Orleans. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Yarmouth 3/1. til Aalborg. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Kjøbenhavn 30/12. — Nawa, Dahl, ank. Svendborg 2/1.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk ank. Trondhjem 29/12. — Anna Mærsk afg. Blyth 3/1. — Arnold Mærsk afg. Baltimore 19/12. — Chassie Mærsk ank. Blyth 2/1. — Eleonora Mærsk ank. Kjøbenhavn 23/12. — Laura Mærsk afg. Cardiff 23/12. — Hulda Mærsk afg. Baltimore 3/1. — Lexa Mærsk ank. Blyth 11/12. — Peter Mærsk afg. Gibraltar 1/1. — Sally Mærsk ank. Konstantinopel 29/12. — Silkeborg afg. Tynø 25/12.

Skandia Rodfaxe, Petersen, afg. Baltimore 3/12. til Helsingborg. — Guldfaxe, Petersen, afg. Baltimore 13/12. til Svendborg. — Skinfaxe, Hemmingsen, er afg. til New York. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Blyth 28/12.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Genua 29/12. — Martha, Christensen, afg. Falmouth 3/1. — Elna, Rathje, afg. Valencia 26/12. — Therese, Pedersen, ank. Valencia 5/1. — Harriet, Larsen, afg. Arzew 5/1. — Dagny, Therkildson, afg. Tynø 25/12. — Simone, Olesen, afg. Tynø 25/12. — Jeanne, Olsen, afg. Bona 21/12. — Vera, Riso, afg. Swansea 29/12. — Daisy, Jørgensen, ank. Methil 4/1. — Annine, Leth, afg. Tynø 1/1. — Betty, Lagesen, ank. Baltimore 3/1.

Dania. Ely, Lorentzen, pass. Norfolk 21/12. for Kjøbenhavn. — Nelly, Schubert, ank. Dieppe 30/12. — Lilly, Sørensen, ank. Tynø 4/1. — Alexy, Sørensen, ank. Caen 1/1. — Dagny, Krabbe, afg. Bristol 5/1. til Fleetwood.

Briz Hansen & Co. John Mathiasen, afg. Kjøbenhavn 6./1. til Grimsby. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Nørre Sundby 6./1. til Grimsby. — Nordpol, Nielsen, afg. Norfolk 22./11. til Buenos Aires. — Fanny, Nielsen, afg. Norfolk 14./12. til Buenos Aires.

Rodby Havn. Freja afg. Odense 3./1.

Sejlskibe.

Svendborg. Carl Clemmensen, ank. Skelskør 28./12. — Embla, Rasmussen, ank. Røchefort 28./12. — Peter Bom, Jørgensen, ank. Burntisland 29./12. — Ring Andersen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 4./1. — Petrine Hansen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 1./1.

Era. H. C. Christensen, Frederiksen, pass. Buenos Aires 29./12. p. R. t. Colon. — Activ, Albertsen, ank. Gibraltar 30./12. f. O. — Maagen, Mortensen, ank. Gibraltar 31./12. f. O. — Fredensborg, Kisby, ank. Barbados 31./12. p. R. t. Jamaica. — Margrethe, Nielsen, ank. Frihavnen 31./12. — Christian, Eriksen, ank. Frihavnen 30./12. — Zakæus, Nielsen, ank. Frihavnen 30./12. — Kristine, Rasmussen, ank. Nakskov 31./12. — Noline, Hansen, ank. Saksjølbing 31./12. — Herkules, Bager, ank. Vejle 1./1. — Karen, Albertsen, ank. Kolding 2./1. — Laura, Jensen, ank. Patras 2./1.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 7. Januar 1915. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — 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.

Faa hos samtlige Provianterings-
handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 18. Telf. 640.

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, 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. 9446.

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 lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Härnösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

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.
Statstelefon 40.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“
CHR. JENSEN
Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Bentin's Eftf.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Møgløren“
Telefon 194.

V. BERTRAM-NIELSEN
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmåklare,
Telegr.: DAMSON. **Oskarshamn.** Telegr.: DAMSON.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.
Befragtnings- & Havarieagenter.
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.

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. Søager).

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Husk
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede 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

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 5562.

JÜRGEN OHLRAU

SKIBSMÆGLER

KIEL

Telegr.-Adr.:

Schiffsmakler Ohlrau.

Telefon: 6377.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens Jernstøberi & Maskinfabrik

Tøll. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kølhyts-
kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Tøll
76 Damp- & Sejlakbe samt Patent Ankersplil 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. 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 besørages.

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsdrustning,
Telef.: 5817 6818 Fredericiagade 13 — Kjøbenhavn. Eksportlæger
i Frihavn.

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 samt
og Patent Møntie

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.

Laboratorlum:

Bopæl:

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

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“ selges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTSPRIS.

Forste Side nr. Petitlinie à 45mm Breddo	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 JANTZ N).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

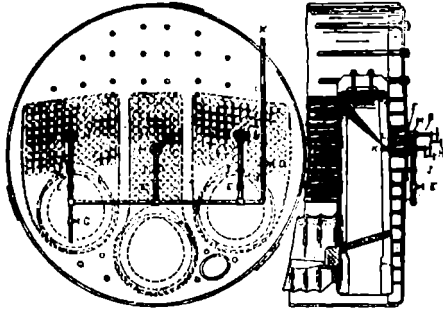
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 2.

Kjøbenhavn, Torsdag den 14. Januar 1915.

22. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Billige i
Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kjedlen. Henser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kjedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at aubne Røgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Lufstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower fan 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.

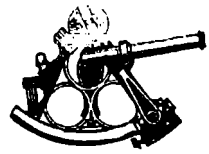
TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

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



I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-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 • •

**1/2s 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 Provinser

Aarhus: Jydsk Handels- og Landbrugsbank

Odense: Handelsbanken i Odense

Horsens: Banken for Horsens og Omega

Randers: Handelsbanken i Randers

Esbjerg: Handelsbanken i Esbjerg

Rønne: Københavns Handelsbanks Filial i Rønne

Viborg: Handelsbanken i Viborg

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Københavns.

Leverandør til Marinen.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,

Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.

Smedearbejde af enhver Art udføres.

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

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

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.

Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**

Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

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

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.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker
Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12—16, København

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

Telegramadresse

C. Seifert

— i bedste Kvaliteter —

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon

Central 297

" 1297

" 2197

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Bådebyggeri
Aalborg
arbejder sig med alt til Faget herhørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Maskinskrivning.

Metodisk Undervisn. i Ma-
skinskrivning. Kursus 5 Kr.
Vesterg. 27. Tlf. 6038—6034.

Dampskibsfører.

Som snaudan søges Plads. Kapital kan indskydes. Billet
mrkt. „Fører“ modtager dette Blads Kontor.

Bekendtgørelse

fra

Skovshoveds Havn.

Paa Grund af Ombygningen kan ikke modtages
Fragter af nogensomhelst Art indtil videre.

HAVNEBESTYRELSEN.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.

Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.

Telefon 97.

Telegramadr.: „Neptun“.

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: 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 nævnte Foreningers Lokaler og hos Blaaenstølners Eftf.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

Kvæsthuagade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
København K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

DE FORENEDE JERNSTØBERIER ^{2/3}

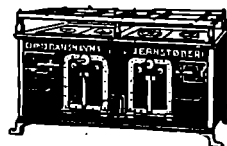
AFDL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI

HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS
BAGE
DVNE

KABYS KOMFURER
I ALLE STØRRELSER



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

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 det-
taljer samt position og pris-
forlangende bedes sendt.

Holger Fischer,

(H. O. 76) Kristiania.

En god Damper

der laster ca. 12—1500 Tons
d. w. og egnet til kultarten
ønskes til Købs snarest. Foto-
grafi og Tilbud samt Opgi-
velse af alle fornødne Oplys-
ninger bedes tilsendt

R. Lohmann-Hvid A/S, Aarhus.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Søhøjbocks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptonværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.

Telefon 7262.

Hvad Fagfolk siger om SKF Kuglelejer

Vi aftrykker herved
et Brev fra en af
vore Kunder:

»Herved tillader vi os at meddele, at de af Dem leverede Kugle-
lejer har arbejdet til vor fuldkomne Tilfredshed, og har vi fundet dem
alle andre Fabrikater overlegne, saavel almindelige Glidlejer, Kugle-
lejer som Rullelejer, og fremgaar Kraftbesparelsen tydeligt af følgende:

Inden SKF-Kuglelejer opsattes i vort Værksted, var

Udgifterne til elektrisk Drift pr. 3 Maaneder Kr. 165.96

Efter at 3 Stk. Kuglelejer var opsatte, gik Omkost-

ningerne ned til Kr. 145.84 pr. 3 Maaneder; da

yderligere en Blæser forsynedes med SKF-Kuglelejer,

gik Omkostningerne pr. 3 Maaneder ned til - 105.80

saaledes at Forskellen pr. 3 Maaneder blev Kr. 60.16

udelukkende paa Grund af de opsatte SKF-Kuglelejer.

Til denne Sum kommer yderligere Besparelsen af Smøreolien.
Smøring har nemlig vist sig paa det nærmeste at være overflødig.
Under hele Tiden, hvori SKF-Kuglelejerne har været opsatte, har
vore Maskiner været benyttet i stadig større Udstrækning, hvorfor
Besparelsen i Virkeligheden er større end ovenfor angivet.

Prisen paa SKF-Kuglelejer er saa lille, at de betaler sig selv i
Løbet af 2 Maaneder, hvorfor vi paa det bedste kan rekommandere
SKF-Kuglelejerne.

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB

SKF

BREDGADE 63.

KJØBENHAVN K.

Telefon 6247. Telegr.-Adr.: KUGLELEJE.

Ved Aarsskiftet.

Aldrig tilforn har vi staaet ved et i alle Henseender saa mærkeligt Aarsskifte som denne Gang, og kaster vi Blikket tilbage paa det Aar, som nys er svundet, da var det særdeles bevæget og broget for Skibsfarten. Denne Gren af Erhvervslivet er jo en af de følsomste, og de voldsomme Begivenheder, som de sidste fem Maaneder af Aaret er foregaaet rundt om i Verden, har selvfølgelig sat deres dybe Spor paa Skibsfarten, som navnlig straks efter Krigens Udbrud og de efterfølgende to til tre Maaneder havde uhyre vanskelige Forhold at kæmpe under, men vi vil hellere begynde med Begyndelsen. De første Maaneder af 1914 var Fragterne middelmaadige over hele Linien, og det gik jævnt nedad Bakke med Raterne i alle Retninger indtil hen i Juli, da de ledende Markeder saa smaat begyndte at anlægge højere Fragter, men denne bedre Tendens varede kun kort, thi da Krigen brød ud i Begyndelsen af August, blev næsten med et al Handel og Skibsfart fuldstændig lammet. De danske Skibe, som var hjemme, blev lagt op, andre, som var paa Vej til eller fra Østersøen, blev trukket hjem til Danmark, hvad enten de havde Ladning om Bord eller ej, og de danske Skibe, som var i Fart i Evropa, blev næsten uden Undtagelse holdt tilbage i deres respektive Laste- eller Lossehavne. Stilleliggen blev Losnet, thi man vidste paa et givet Tidspunkt faktisk ikke, hvad den næste Dag eller Time vilde bringe: alt var Kaos, og Rederne maatte disponere med den yderste Forsigtighed for ikke at udsætte Skibene for Risiko. Her i Kjøbenhavn blev Havnen hurtigt overfyldt med oplagte Skibe, og rundt omkring i Evropa laa en Mængde, alle underkastet længere eller kortere Ophold, og det er indlysende, at alle disse ufrivillige Ophold medførte meget betydelige Tab. En Række danske Dampere, som kom fra England og Skotland med Kul til Rusland eller Tyskland i de Dage, Krigen brød ud, ligeledes adskillige udenlandske, blev dirigeret til Kjøbenhavn, og næsten alle disse Kullaster solgtes her i Landet, hvilket var et stort Gode, da Kullagrene var smaa, og ny Tilførsel ikke kunde skaffes. I de fleste Tilfælde kunde Ladningsejerne og Rederne ordne Sagerne, selv om Telegramforbindelsen med Udlandet var højst mangelfuld eller endog til Tider ganske afbrudt, men i enkelte Tilfælde er der ogsaa opstaaet Disputer, og naar Krigen en Gang horer op, vil der uden Tvivl blive en Række Retssager. Tyske Skibe blev beslaglagt i store Mængder hele Verden over af England og dets Allierede, og der var snart ikke et tysk Handelsskib at se paa Havene. Ogsaa Tyskerne og Østerrigerne tog selvfølgelig hvad de kunde lægge Haand paa af de Allieredes Skibe, ikke alene i Havnene men ogsaa til Søs, hvor tyske Krydsere og Hjelpekrydsere har gjort det af med en Masse engelske Koffardiskibe. Mest kendt og bemærkelsesværdig er Krydseren »Emden«s Ødelæggelser i de indiske Farvande, hvor dette ene Skib borede ikke mindre end 17 store engelske Dampere i Sænk. De fleste af disse havde kostbare Ladninger om Bord, og den samlede Værdi af Skibe og Ladninger, som »Emden« ødelagde, anslaaes til mellem 1 $\frac{3}{4}$ og 2 Mill. Pund Sterling, men desuden er der rundt omkring af andre Krigsskibe (baade engelske, franske, tyske o. s. v.) boret en Mængde Handelsskibe i Sænk, bl. a. den ny, store Passager- og Postdamper »Cap Trafalgar« (tysk, 18.710 Br. Reg.-Tons, bygget 1913). Foruden disse Ødelæggelser, som ramte fjendtlige Skibe, er endnu en lang Række Handelsskibe, hovedsagelig neutrale, gaaet bort som Ofre for Krigen, nemlig ved at løbe paa Miner. Denne Udstrøning af flydende Miner i internationale Farvande (hovedsagelig i Nordøen) er et nederdrægtigt Udslag af moderne Krigsførelse og en sand Svøbe for den neutrale Skibsfart. Et af de føleligste Tab ved at løbe paa Miner var Undergangen af D. F. D. S.'s ny Damper »Maryland« (5.136 Br. Reg.-Tons, bygget 1914), som ved Krigens Be-

gyndelse gik til Bunds ved det sydøstlige England. Af danske Dampere er indtil 1. Januar 1915 ialt 5 gaaet under ved at løbe paa Miner, men heldigvis gik der kun faa Menneskeliv tabt. En hel Del svenske og norske Dampere er ogsaa forlist ved at løbe paa Miner. Selvfølgelig maatte Rederne under de forhaanden værende Forhold assurere mod Minerisiko, og i det Hele taget mod al Krigsfare, og efter en Del Forhandlinger og en prisværdig hurtig Ekspedition fra Lovgivningsmagtens Side traadte den under Statens Garanti dannede Institution »Danske Skibsrederes Krigsforsikring« i Virksomhed den 12. September. Angaaende de nærmere Bestemmelser henviser vi til Bladets Nr. 37 og 38 f. A. Saa snart Krigsforsikringen var traadt i Kraft, begyndte de danske Dampere saa smaat at gaa i Fart, men paa Grund af vor højere Folkelyre var det ret vanskeligt at lade Konkurrencen op med Held, særlig ligeoverfor norsk Tonnage, som kun betalte almindelig Hyre, medens danske Skibe i Kul fart maatte betale næsten det dobbelte. I August, medens næsten al dansk Tonnage laa stille, kom Nordmændene godt ind paa det danske Marked og transporterede en Mængde Kullaster, for hvilke der fra Østkysten betaltes c. 10/, thi Norge havde sin Krigsforsikring i Orden betydeligt tidligere end vi og kunde dække Krigsforsikring meget billigere end danske Redere, som inden 12. September var henvist til at dække gennem private Selskaber. Imidlertid begyndte Handelen og dermed ogsaa Skibsfarten igen gradvis at antage større og større Dimensioner, særlig efter at England havde stillet sig meget mere liberalt med Hensyn til Udførslen af Kul end i de første Uger efter Krigens Udbrud, men Udbudet af Tonnage blev ogsaa rigeligere, og Fragterne faldt overalt i Løbet af September, da Raterne mange Steder endog var lavere end inden Krigen. Fra Wales betaltes saaledes ned til Fres. 8 Algier, 6/9 Genua, 7/6 Port Said, og fra Tynen etc. til Danmark c. 6/6, hvilket ikke svarede til mere end c. 4/6 under almindelige Forhold for moderne Baade. Fra Begyndelsen af Oktober indtræder et Omslag, idet Begæret efter Tonnage stiger og Skibene paa dette Tidspunkt er mere ligeligt fordelt, hvortil ogsaa kommer, at de engelske og franske Regeringer lagde Beslag paa en Masse Tonnage til Transport af Tropper, Krigsmateriel etc. Fra Midten af Oktober og indtil Aarets Udgang tager Stigningen rivende Fart; Fragterne gaar op overalt og uden Ophor fra Uge til Uge i en ganske uhørt Grad. Hvad en Reder den ene Dag kunde glæde sig over som en Rekordfragt, var faa Dage efter overtruffet af noget endnu bedre. De transatlantiske Markeder gik i Spidsen, og da der baade i River Plate Distrikterne og U. S. var en udmærket Host og der desuden fra sidstnævnte Land udfoldedes en kolossal industriel Aktivitet med en deraf følgende stor Eksport af alle mulige Slags Varer, kunde disse Markeder aftage en næsten uendelig Mængde Tonnage. Fra September kunde Evropa ingen Korn og Foderstoffer faa fra Rusland, hvis Havne alle lukkedes kort efter Krigens Udbrud undtagen Archangel (hvorfra der fandt en overordentlig livlig Eksport og Import Sted i Efteraarsmaanederne og til langt ind i December), og Evropa maatte da ty til de oversøiske Lande for at faa sine Forsyninger. U. S. staaer som den store Leverandør, og næsten al dansk Tonnage paa 3.000 Tons og derover søgte til Amerika, ja mange Baade paa ned til kun 2.000 Tons og derunder sendtes over Atlanterhavet for at hente Korn eller Oljekager hjem. Fra nordlig Atlanterhavshavn til Danmark betaltes i 1ste Halvdel af Oktober mellem 5/ og 5/3 pr. Qr. pr. November—December og gradvis er Raterne gaaet op til 10/6, som ved Aarets Slutning betaltes pr. Januar—Februar, altsaa en Stigning paa en i Forvejen pæn og lønnende Rate af mindst 100 pCt. For Bomuldsfrøkager fra Golfen er Stigningen endnu voldsommere: i September betaltes c. 16/ paa Netto Charter, ult. December er Raten 52/6 à 55/ pr. Januar—primo Februar. Vender vi os andet Steds hen

ser vi f. Eks. Kulfragterne fra Wales til Genua pr. ult. December oppe i c. 17/, Port Said c. 21/6 (mod henholdsvis 6/9 og 7/6 i September). Paa lignende Maade er det gaaet i andre Retninger, f. Eks. Kul fra Østkysten til Danmark 13/ à 14/ ved Aarets Udgang, og Rederne har saa sandt ingen Grund til Klage, selv om Skibene gennemgaaende faar langsomme Ekspeditioner, ofte maa tage længere Rejseruter, lide Ophold ved Undersøgelser i Falmouth eller Kirkwall eller lignende. Snart vil Regnskaberne jo begynde at komme frem, men man gør vist klogest i ikke at møde med for store Forventninger, thi selv om Aarets sidste Par Maaneder maa siges at have været glimrende, maa det ikke forglemmes, at Aarets første Halvdel kun bod paa middelmaadige Fragter og at der var mange Tab i August og September som Følge af Ophold. Desuden har de fleste Rederier sikkert ogsaa haft en Del ældre Engagementer til lave Fragter, som skulde arbejdes af. Priserne paa Bunkerkul fra England, Skotland og Wales har gennemgaaende ikke været særlig høje undtagen lige under den vanskelige Periode kort efter Krigens Udbrud, da Englænderne helt havde standset Kuleeksporten. Diskontoen, som jo spiller en væsentlig Rolle for de Selskaber, som arbejder med stor løs Gæld, var ogsaa temmelig normal herhjemme, undtagen kort efter Krigens Udbrud, idet Satsen ved Aarets Begyndelse var 6 pCt., fra 23. Januar 5½ pCt., fra 6. Februar 5 pCt., saa sattes den d. 1. August op til 6 pCt., den 4. August til 7 pCt., den 11. August igen ned til 6 pCt., paa hvilket Niveau den holdt sig Aaret ud. Vi skal derpaa i det efterfølgende beskæftige os lidt med de enkelte Grene af Markedet.

(Fortsættes.)

Kjøbenhavn, den 14. Januar 1915.

Krigen. Udenrigsministeriet meddeler: I Følge Indberetning fra det kgl. Gesandtskab i Konstantinopel har den tyrkiske Regering under 15. December f. A. notificeret følgende Liste over Genstande, som den anser for ubetinget og som betinget Krigskontrabande.

I.

Som ubetinget Krigskontrabande anses følgende Genstande og Materialier:

1. Ildvaaben af enhver Art, lette og svære, derunder indbefattet Jagtvaaben; blanke Vaaben, deres Bestanddele af enhver Art.

2. Projektiler, Karduser og Patroner af enhver Art, Torpedoer og al Slags dertil hørende enkelte eller sammensatte Bestanddele.

3. Krudt af enhver Art og alle andre Sprængstoffer og Eksplosivstoffer brugelig i Krig saavel som Salpeter, Svovl, Potaskesulfat, Potaskesammensætninger og alle andre lignende kemiske Materialier, der er nødvendige til deres Fabrikation.

4. Krudt og kemiske Sprængstoffer af enhver Art, som ikke særlig er bestemt til Krig.

5. Lavetter og Ammunitionsvogne eller deres Bestanddele, deres Hjul og Hjulnav, Forstillinger, Ammunitions- og Transportvogne i Almindelighed, Feltesser, Ammunitions-kasser, Befordringsmidler, der er bestemt til Transport af tunge Genstande, Automobilblokvogne, Motorer, som er anvendelige til Hærens og Marinens Tjeneste, alle Arter lignende Transportmidler og deres enkelte eller sammensatte Bestanddele; alle Olier og Fedtstoffer, der er anvendelige i Artilleriet eller den øvrige Hærtjeneste.

6. Pontoner og alle Instrumenter og Materialier, som bruges til Indretning af Broer, Midler til Søtransport og al Bygningstømmer.

7. Alle Slags Maskiner, som bevæges ved Damp, Petroleum, Benzin og Elektricitet, saavel som deres enkelte eller sammensatte Bestanddele, Acetylen- eller elektriske

Projektorer, Lamper, Heliostater, Heliographer og alle elektriske Apparater.

8. Militære Beklædnings- og Udrustningsgenstande, Stoffer og Fodbeklædning, der særlig er anvendelig til militært Brug.

9. Militært Ridetøj og militære Sadler, Hovedtøj til Lastdyr, Sadelmagerartikler, Sadelmagermateriale, der er egnet til Seletøjsgenstande, militære Bageovne og Køkkener, Telte af enhver Art og deres Tilbehør, Udrustningsgenstande, der hører til Hærens Brug og militært Materiale.

10. Materialer og alle Instrumenter, Artikler og enkelte eller sammensatte Bestanddele, der kan anvendes til at befæste en Stilling, der skal tjene til Lejr.

11. Krigsskibe og Krigsfartøjer, Genstande og Materialer, der kan anvendes paa saadanne Skibe og Fartøjer, Flydedokker og deres enkelte eller sammensatte Bestanddele, Kraner, der er bestemt til at løfte tunge Genstande, saavel som alle Slags Maskiner, der tjener til saadant Øjemed, Motorbaade, Robaade, Pontoner (Beholdere eller Transportpontoner), alle Maskiner, som anvendes til Fabrikation eller Reparation af Vaaben og Udrustningsgenstande til Hær og Flaade, Værksteder og deres enkelte eller sammensatte Bestanddele.

12. Balloner, Flyveapparater og Luftskebe og deres enkelte eller sammensatte Bestanddele.

13. Ride-, Træk- og Lastdyr.

14. Panserplader, Bly, Blik, Platina, Kobberplader, Jernvinkler, Jernbarrer, Skruer, Jern, Zink, Timplader og -stænger, Tømmer af enhver Art.

15. Stenkul.

II.

Som betinget Kontrabande anses følgende:

1. Levnedsmidler af enhver Art, derunder indbefattet Vin.

2. Kornfurage, som bruges til Foder til Dyr saavel som Brødkorn.

3. Bøger vedrørende Militærtjeneste til Lands og til Søs, navnlig Bøger og Kort vedrørende Ordonnans-tjenesten.

4. Guld og Sølv, montet eller i Barrer og Penge-repræsentativer.

5. Fast og rullende Jærnbane-materialie, Instrumenter og Materiale til Décauville-Jærbaner, saavel som Automobilrosker, Cykler, Motorecykler.

6. Apparater og Materiale til Telegrafer, Radiotelegrafer, Telefoner og Kabler.

7. Beklædningsgenstande af enhver Art, Beklædningsstoffer og Fodbeklædning.

8. Pigtraad, saavel som Instrumenter og Materiale, som tjener til at indrette, fastgøre, udstrække eller overklippe samme.

9. Hestesko eller Instrumenter, Genstande og Materialie til Skoning af Heste.

10. Pakura, Nafta, Benzin, Petroleum, saavel som lignende Materialer, der kan benyttes til Brændsel i Stedet for Stenkul.

11. Kikkerter, Teleskoper, de forskellige Instrumenter, som tjener til at bestemme Afstande, Landkort, Kronometre, de forskellige Instrumenter og Apparater til Sø- og topografisk Observation.

Det ansete norske Søfartsblad, Norges Handels- og Søfartstidende, har ved det gamle Aars Udgang bestaaet i 25 Aar og har i denne lange Aarrække skabt sig en smuk Position og virket til Held og Støtte for den norske Skibsfart. Bladet har i denne Anledning udsendt et Ekstranummer, hvori det gør Rede for sin Tilblivelse og bringer en Række vellykkede Portrætter af sine Stiftere, vekslede Redaktører, blandt hvilke vi finder en dansk Mand, Hr. C. la Cour, og betydeligste Medarbejdere. Det fremgaar heraf, at den

(Fortsættes paa næste S. for Søfar. s.)

61. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Cape Cod Bugt. Cape Cod Kanal. Bølgebryder. Fyr tændes.
 („Notice to Mariners“ Nr. 50/4061. Washington 1914.)
 Omtrent den 15de Januar 1915 tændes et hvidt, fast Fyr paa Yderenden af Bølgébryderen ved det E.-lige Indløb til *Cape Cod* Kanal, og Taagesignal vil blive givet med Klokke, Et-Slag hver 15 s. Flammens Højde: 12 m. Pyramideformet Gitterbaake. 41° 46' 47" N. 70° 29' 26" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 75/2419. København 1914.)

62. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sund. Pollock Rip Sluc. Mindre Dybde.
 („Notice to Mariners“ Nr. 50/4062. Washington 1914.)

Flere Lodsakud, som er tagne fra Bugserbaanden *Plymouth*, tyder paa, at Dybden i Løbet i *Pollock Rip Sluc* er aftaget paa mange Steder. Dybder paa 7 m er fundet henholdsvis 300 m 198° (misv. SW. t. S. 1/8 S.) og 300 m 300° (misv. NW. 1/8 W.) fra *Pollock Rip Broken Part North End* Tønde 1. Et lægt Sted med uopgivet Dybde ligger c. 180 m 75° (misv. E. 1/8 N.) fra *Pollock Rip* Tønde 2. *Pollock Rip Sluc* Fyrskib: 41° 36 3/4' N. 69° 53 3/4' W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 75/2420 og 76/2418. København 1914.)

63. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bugt. Vrag borttaget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 50/4064. Washington 1914.)
 Fartøjet, som var sunket ved Indløbet til den gravede Rende til *Cape Cod* Kanal, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 41° 41' 12" N. 70° 39' 55" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 75/2420. København 1914.)

64. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Block Island Sund. Vrag afmærket.

(„Notice to Mariners“ Nr. 49/3980. Washington 1914.)
 Et Fartøj med 1 Mast c. 1 m over Vandet og 1 Mast c. 2 m under Vandet er sunket SW. for *Point Judith* Fyr. En vandret stribet Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formarkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s., er udlagt c. 50 m SW. for Vraget. 41° 19' 00" N. 71° 34' 48" W.

65. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Oyster Bugt. Grunde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 50/4065. Washington 1914.)
 E. for *Cold Spring Harbor* Fyr strækker det læge Vand sig længere ud end antaget. 5,7 m Vand findes 330 m E. for Fyret, og en Smule E.-ligere, hvor Kortet viser 7,3 m Vand, er Dybden kun 6,7 m.
 Det blinde Skær, som i Kortene er vist NW. for *Sopers Point*, er en stor Stenpulle med 1,2 m, som ligger 150 m S.-ligere end vist i Kortene. c. 40° 53' 22" N. 73° 32' 12" W.

66. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Dividing Creek. Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 50/4068. Washington 1914.)
Dividing Creek Fyr er forandret til at vise hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., 37° 42' 45" N. 76° 17' 00" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/1112. København 1914.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

67. Lihyen (Tripolis). Sirte (Syrté, Marsa Safran). Ledefyr tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/1. Berlin 1915.)
 Som Ledemærker er opført to Stangbaaker med sort og hvid Skive paa Toppen. Paa hver af Baakerne brænder et rødt, fast Fyr. c. 31° 13' N. 16° 36 3/4' 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 Brede- og Længdebestemmelser for danske Punkter 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 rettvise (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misviseende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Med dette Nummer følger Indholdsfortegnelse til „Efterretninger for Søfarende“ 1914.

I. Østersøen.

45. Sverrig. Gotland E.-Kyst. Ronehamn. Sømærke forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 53/1293. Stockholm 1914.)
 Ved Forsaarsudlægningen 1915 ombyttes Stagen med 1 opadvendt Kost paa 57° 09' 49" N. 18° 30' 29" E. med en Stage med 2 opadvendte Koste.
 (Kort Nr. 205 og 206.)

46. Sverrig. Gotland W.-Kyst. Valar. Fyr forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 53/1291. Stockholm 1914.)
 I Løbet af 1915 vil *Valar* Fyr blive forandret til at vise Lys med To-Formørkelser hver 5 s. I øvrigt uforandret. 57° 01' 50" N. 18° 13' 09" E.
 (Kort Nr. 205 og 206.)

47. Sverrig. Södermanlands Skærgaard. Enskär. Fyr tændes.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 53/1290. Stockholm 1914.)
 Paa *Enskär* tændes i 1915 et hvidt, rødt og grønt Lynfyr, der viser To-Lyn hver 6 s. Lyset er:
 1. hvidt i Pejlinger fra c. 347° gennem 0° til c. 15°;
 2. hvidt i — — c. 55° til c. 59°.

Naar man staaer ind mod Fyret i de to hvide Lysvinkler, har man en grøn Lysvinkel paa Styrbords Side og en rød Lysvinkel paa Bagbords Side.
 Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 12 Sm for hvidt, 8 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. 58° 40' 52" N. 17° 28' 50" E.
 (Kort Nr. 205.)

48. Sverrig. Landsort—Stockholm. Grönö Udde. Grund fundet. Fyr forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 53/1289. Stockholm 1914.)
 1. En Grund med 5,2 m Vand er fundet c. 150 m SSW. for 5,6 m Grunden paa 59° 12' 28" N. 18° 31' 48" E.

2. I Anledning af den nyfundne 5,2 m Grund vil *Grönö Udde* Fyr i Løbet af 1915 blive forandret saaledes, at Lysgrænsen, Pejling 83°, mellem den røde og hvide Lysvinkel, forandres c. 5° til c. Pejling 78°. 59° 12' 36" N. 18° 34' 12" E.

49. Sverrig. Stockholms Skærgaard. Adkubben og Skötkubben. Fyr forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 53/1303. Stockholm 1914.)
 1. *Adkubben* hvide, røde og grønne Fyr med En-Formørkelser forandres i 1915 saaledes, at Lyset bliver:

1. grønt i Pejlinger fra c. 161° til c. 170°;
2. hvidt i — — c. 170° — c. 180°;

3. rodt	i	Pejlinger fra c. 180°	til c. 192°
4. hvidt (uforstærket)	i	- c. 192°	- c. 226°
5. grønt	i	- c. 226°	- c. 255 1/2°
6. hvidt	i	- c. 255 1/2°	- c. 259 1/2°
7. rodt	i	- c. 259 1/2°	- c. 268 1/2°

59° 15' 54" N. 18° 51' 00" E.

II. *Skölkubben* hvide, røde og grønne Lynfyrr, forandres i 1915 saaledes, at Lyset bliver:

1. grønt i Pejlinger fra c. 165°	til c. 173°
2. hvidt i —	- c. 173° - c. 183 1/2°
3. rodt i —	- c. 183 1/2° - c. 186°
4. grønt i —	- c. 324 1/2° - c. 344 1/2°
5. hvidt i —	- c. 344 1/2° - c. 348 1/2°
6. rodt i —	- c. 348 1/2° - c. 14°

Naar man passerer Fyret, viser det uforstærket Lys. 59° 17' 14" N. 18° 53' 50" E.

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

50. **Rusland. Hvide Hav. Danlov og Vöschnyak. Fyr midlertidig tændte.**

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/469. Kristiania 1914.)

1. Paa *Danlov* Baace er midlertidig tændt et hvidt Lynfyrr, der viser Et-Lyn hver 2,5^s. Lyn 0,1^s, Mørke 2,4^s. c. 66° 44' N. 41° 08' E.
2. Paa Baaken paa *Öen Vöschnyak, Tre-Öer*, er midlertidig tændt et hvidt Lynfyrr, der viser Et-Lyn hver 1^s, Lyn 0,1^s, Mørke 0,9^s. c. 67° 06 1/2' N. 41° 26' E.

51. **Norge. Kabler udlagt.**

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/461. Kristiania 1914.)

I *Vest-Finmarken* er udlagt Telegraf- og Telefonkabler paa følgende Steder:

1. Over *Kaagsund (Finvidet—Nikkoby)*. 70° 04' 10" N. 20° 51' 00" E.;
 2. Over *Löksund (Langnes—Sandbøken)*. 70° 04' 30" N. 20° 48' 00" E.;
 3. Over *Gylfjorden (Tverfjordbund—Skretfjordeidet)*. 70° 31' 20" N. 23° 14' 00" E.;
 4. Over *Sironnen (Strömsnes—Stenelvaes)*. 70° 36' 10" N. 23° 37' 00" E.;
 5. Over *Strömsund (Lille Hanöng—Jandrejord)*. 70° 26' N. 26° 34' E.;
 6. Over *Pollen i Lyngenfjord (Pohnes—Furruflaten)*. 69° 28' 30" N. 20° 13' 00" E.
- Ved Ankring e. lign. paa disse Steder maa udvises Forsigtighed, da Beskadigelse af Kablerne medfører Erstatningsansvar.

52. **Norge. Rødsundet. Finnangerskjæret. Somærke udlagt.**

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/441. Kristiania 1914.)

I Grundten c. 100 m ESE. for Varden paa *Finnangerskjæret* er udsat en Stage. Varden: 64° 37',1 N. 11° 10',4 E.

53. **Norge. Sondnoro. Dimo—Ulsten. Grunde afmærket.**

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/440. Kristiania 1914.)

Jernstænger er anbragt paa følgende Steder:

- 1) Paa en Baace paa *Dimo W.-Side*, c. 0,2^s Sm SE. for *Teigesund Fyrr* paa *Dimoens*, *Dimö W.-Pynt*. Fyret: 62° 19' 25" N. 5° 46' 20" E.
- 2) Paa *Hummerflu*, tæt Skær c. 185 m E. for *Spydö N.-Pynt*. 62° 20',0 N. 5° 48',2 E.
- 3) Paa en 0,6 m (2 Fod) Baace tæt E. for *Lynnesed*, *Dimo NE.-Pynt*. *Lynnesed*: 62° 20' N. 5° 50',2 E.
- 4) Paa *Strandboflu*, tæt Skær c. 100 m S. for *Guleskjær*, E. for *Lille Hällea*. 62° 20',2 N. 5° 47',8 E.
- 5) Paa *Rundholmfu*, tæt Skær S. for *Rundholmen*, E. for *Hällea*. 62° 20',7 N. 5° 48',2 E.
- 6) Paa en 0,6 m (2 Fod) Baace c. 100 m ESE. for *Vikholmen*, *Ulsten* paa *Hareidö*. *Ulsten*: 62° 22 1/2' N. 5° 49 1/4' E.

54. **Norge. Bergen. Sartoro W. Hisö. Grund fundet.**

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/442. Kristiania 1914.)

En Grund med 1 m Vand ligger c. 100 m N. for den lille Holm, som ligger mellem Jernstængerne paa E.-Siden af *Hisö*: 60° 18' 30" N. 4° 57' 00" E.

55. **Tyskland. Helgolands Bugt. Advarsel.**

Paa Foranledning af den *tyske* Gesandt i *Köbenhavn* har Udenrigsministeriet meddelt Marineministeriet, at Fiskerifartøjer indtrængende advares imod at ferdes i *Helgolandsbugten* og nærmeste tilstødende *Parvaude*, inden at inagttage de i .E. f. S. Nr. 60/2091 og Nr. 69/2251, for 1914 givne Anvisninger. *Helgoland*: c. 54° 11' N. 7° 54' E.1

56. **England. Coquet Island—Blyth. Advarsel.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 1869. London 1914.)

Af Hensyn til *danske, svenske og norske* Telegrafkabler advares Skibe mod at ankre ud for Kysten mellem *Coquet Island*, 55° 20' N. 1° 32' W., og *Blyth*, 55° 07 1/2' N. 1° 30' W.

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

57. **Irland S.-Kyst. Baltimore. Barrack (Gun) Point Fyrr. Taagesignal ophört.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 1864. London 1914.)

Ved *Barrack (Gun) Point Fyrr* gives ikke mere Taagesignal. 51° 28 1/4' N. 9° 23 3/4' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

58. **Færøerne. Østero. Fuglefjord. Fyrr tændes.**

Den 1ste Februar 1915 tændtes 2 hvide, faste Fyrr ved *Fuglefjord*. Planmæssig Højde: 8 m. 8 m høj Fyrrpæl. Brændetid: 1ste Septbr.—30te April, undtagen naar det er maanelyst. Det E.-lige Fyrr staar paa Broen, det W.-lige ved Strandten i den W.-lige Del af Handelsstedet. E.-lige Fyrr: 62° 14' (24") N. 6° 47' (55") W. (Kort Nr. 208 og 224. Færøske Løds Side 56. Fyrrfort. Nr. 606 C og D)

59. **Frankrig. Saint Martin de Ré. Fyrr forandres.**

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 88/886. Rochefort 1914.)

I Løbet af 1915 vil det røde, faste Fyrr ved *Saint Martin de Ré* Haven blive ombyttet med et hvidt og rødt Fyrr med To-Formærkelser hver 8^s. Lyset er rodt i Pejlinger fra 65° til 101 1/2°, i øvrigt er Lyset hvidt. Fyret bliver ellers uforandret. 46° 12' 28" N. 1° 21' 53" W.

60. **Afrika. Belgisk Kongo. Kongofloden. Moanda og Banana. Fyrr tændt.**

Almærkning atter udlagt.

Udenrigsministeriet har gennem den *belgiske* Gesandt i *Köbenhavn* modtaget Meddelelse om, at Kystfyrene ved *Moanda* og *Banana* i *belgisk Kongo* paa ny er tændte, og at Afmærkningen af Floden, som midlertidigt var inddraget, i den nærmeste Fremtid atter vil blive udlagt.

Moanda Fyrr: 5° 56' S. 12° 20' E.

French Point (Banana Creek) Fyrr: 6° 01' S. 12° 24' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 71/2116 og 78/2169. Köbenhavn 1914.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse til 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 *italienske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dybder er anført 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.

68. Sverrig. Södertälje — Bokö. Belysning forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 53/1904. Stockholm 1914.)

I Løbet af 1915 sker følgende Forandringer ved Belysning af Farvandet *Södertälje*—*Bokö*:

A. Følgende Fyr tændes:

I. *Igelsta* hvide, røde og grønne Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 s. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra Land til c. 173°;
2. hvidt i — — c. 173° til c. 220°;
3. rødt i — — c. 220° - c. 332°;
4. grønt i — — c. 332° - c. 346°;
5. hvidt i — — c. 346° - ind mod Land.

c. 59° 10' 01" N. 17° 40' 03" E.

II. *Viad* røde, faste Ledefyr, som, holdt overet i Pejling 60°, leder gennem *Brandalssund*. Fyrrøde. *Viad Västra Fyr* (Forfyret) c. 59° 06' 28" N. 17° 42' 28" E.

III. *Notholmen* hvide, røde og grønne Fyr med En-Formørkelser hver 5 s. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra c. 119° til c. 164°;
2. hvidt i — — c. 164° - c. 208°;
3. rødt i — — c. 208° - c. 299°;
4. grønt i — — c. 299° - c. 306°;
5. hvidt i — — c. 306° - c. 310°;
6. rødt i — — c. 310° - c. 344°.

c. 59° 03' 22" N. 17° 41' 12" E.

IV. *Egelsholm* hvide, røde og grønne Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 1 s. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra c. 163° til c. 169°;
2. hvidt i — — c. 169° - c. 172°;
3. rødt i — — c. 172° - c. 263°;
4. grønt i — — c. 263° - c. 332°;
5. hvidt i — — c. 332° - c. 352°;
6. rødt i — — c. 352° - ind mod Land.

c. 59° 00' 30" N. 17° 43' 00" E.

V. *Regarn* hvide, røde og grønne Fyr med En-Formørkelser hver 4 s., Lys 2 s.,

Mørke 2 s. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra c. 0° til c. 6°;
2. hvidt i — — c. 6° - c. 171°;
3. rødt i — — c. 171° - c. 0°.

c. 58° 57' 55" N. 17° 43' 42" E.

Regarn og *Egelsholm* Fyr, holdt overet i c. Pejling 171°, leder mellem Prikkerne ved *Aarviksholarna* og den sorte Ballon ved *Salsudden*.

VI. *Stenskar* Fyr skal vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser.

Lysset er:

1. hvidt i Pejlinger fra c. 165° til c. 185°;
2. rødt i — c. 185° - c. 221°;
3. grønt i — c. 221° - c. 20°;
4. hvidt i — c. 20° - c. 23°;
5. rødt i — c. 23° - c. 90°;
6. grønt i — c. 90° - c. 165°.

VII. *Sorvta Hällen* Fyr skal vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 10 s. Lysset er:

1. grønt i Pejlinger fra c. 213° til c. 217°;
2. hvidt i — c. 217° - c. 225°;
3. rødt i — c. 225° - c. 330°;
4. grønt i — c. 330° - c. 355°;
5. hvidt i — c. 355° - c. 0°;
6. rødt i — c. 0° - c. 8°;
7. grønt i — c. 8° - c. 69°;
8. hvidt i — c. 69° - c. 71°;
9. rødt i — c. 71° - c. 213°.

69. *Sverrig. Bottniske Bugt. Västra Banken.* Fyrskib inddraget. Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Gæble* er Fyrskibet *Västra Banken* ind-draget. 60° 53' 48" N. 17° 35' 10" E.

70. *Finland. Bottniske Bugt. Rättsö og Mäntyluoto.* Bestemmelser for Besejling. („Underrettelser for søfærde“ Nr. 1. Stockholm 1915.) Skibe, som er bestemte til *Rättsö* eller *Mäntyluoto*, bør ved *Dagery* holde fra *Seen E.* efter mod et Punkt, som ligger paa 61° 31' 28" N. 21° 11' 20" E. Herfra maa de kun fortsætte Rejsen ved Hjælp af en særlig udsendt Lods.

II. *Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet*

Syd for Fyen og Lille-Bælt.

71. *Danmark. Sundet. Saltholm NE.* Somærke forsvundet. Foren af Damperen *Skandia* meddelede, at den sorte Spidsstønde med Ballon, *Saltholm NE.*, er forsvundet. Somærket vil snarest mulig atter blive ndlagt. 55° 41' (53") N. 12° 50' (48") E.

III. *Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.*

72. *Danmark. Kattegat. Tangen NE.* Lys- og Fløjtebønde slukket. Lys- og Fløjtebønden *Tangen NE.* er slukket. Den vil snarest atter blive tændt. 56° 39' (50") N. 10° 59' (00") E.

IV. *N.-lige Ishav og Nordsøen.*

73. *England. Thomson. Black Deep.* Vrag. („Bericht aan Zeeverander“ Nr. 3/27. 3-Gravvenhage 1915.) Et Vrag med 1 Mast c. 1 m over Vandet er sunket i *Black Deep* paa c. 51° 47' N. 1° 33' E.

VI. *Atlantehavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.*

74. *Island N.-Kyst. Sigtufjördr-Havn.* Fyr midlertidig slukket. *Sigtufjördr-Havn* Vinkelfyr er midlertidig slukket. 66° 09' (25") N. 18° 52' (30") W.

Tunis.

Mulig Slukning af Fyr.....	1728
<i>Ras Askeur</i> . Afm.....	269
<i>Djerba. Hount Souk</i> . Afm. for.....	1918
<i>Tunis</i> . Fyr for.....	456
<i>Bizerte</i> . Belysn. for.; Forbud. 794. 1314. 1979	

Algier.

Slukning af Fyr.....	1729
Fyr t.....	1793
<i>Mostaganem</i> . Belysn. for.....	594
<i>Oran</i> . Lyskd. indl. Fyr t.....	1730
<i>Nemours</i> . Td. udl.....	505
<i>Ceula</i> . Vrag; Fyr t.; Skær. 1129. 1315. 1606	

Marokko.

Bekendtgørelser m. m.

IX.

Bekendtgørelser.		
<i>Danmark</i> . Bestem. om Vrag Afm.... 61.	795	
Radioleagr. Vejrberetn.....	1450	
Forsigtighed ved Besejl. af danske Farv.....	1504	
Bestem. vedr. Lodsstvang.....	1732	
<i>Danmark</i> . Bestem. om Vrag Afm.... 61.	795	
Radioleagr. Vejrberetn.....	1450	
Forsigtighed ved Besejl. af danske Farv.....	1504	
Bestem. vedr. Lodsstvang.....	1732	
Miner i Nordsøen.....	1793a	
Adv. til Handelskibe.....	1920	
<i>England</i> . Sign. for Uddybn.-Fartøj i Krigshavne.....	457	
Bekendtg. om Udl. af Miner.....	1667a	
Fyr sl. og Hjælpenmidler oph.....	1919	
Pl. for Miner bedes opgivet.....	1939	
Bestem. ang. Søgelys annulleres.....	2006	
Adv. m. H. t. Sl. af Fyr.....	2120. 2404	
Sejl. i <i>Atlantehavet</i> og <i>Nordsøen</i> . Landsættelse af Passagerer.....	2471	
<i>Nordsøen</i> og <i>Kanalen</i> . Lods-Stal. m. m. Adv. ved Besejl. af britiske Havne.....	2459	
<i>Forenede Stater i Nord-Amerika</i> . Bestem. om Brug af Rad.-Tel. m. m.....	2007	
<i>Frankrig</i> . Milig Sl. af Fyr.....	1621	
<i>Grækenland</i> . Blokade af <i>Santi Quaranta</i> . Blokade af <i>Santi Quaranta</i> oph.....	545	
Grænser for Søterritorium. Forbud Rad.-Tel.....	952	
<i>Holland</i> . Forbud mod Radioleagr.....	1981	
Særl. Forholdsregl. vedr. Besejl. af Havne og Løb.....	1692	
<i>Italien</i> . Forbud mod Rad.-Telgr.....	1693	
<i>Japan</i> . Blokade af <i>Kintacion</i> erklæres. Blokade af <i>Tsingtau</i> oph.....	1964	
<i>Norge</i> . Kabler udl.....	2307	
Rad.-Tel.-Tids- og Vejrberetn.....	106	
Miner udl.....	677	
Bestem. om Rad.-Tel.....	1691	
Tillæg til Lodslov.....	1940	
<i>Sverrig</i> . Bestem. om Vrag Afm. 61. 410. For. af Stormvarsel-Sign.....	2019	
Miner udl. Adv. mod Besejl.....	1130	
Miner udl. Afspærring.....	1622	
Bestem. om Afgang til Farvande, hvor Miner er udlagt.....	1747	
1835. 2291		
<i>Danmark</i> .. 2. 31. 45. 59. 75. 83. 89. 113. 131		Side.
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. 200. 326. 378		
1940		
<i>Italien</i> 74. 196. 278. 386. 416		
<i>Norge</i> 74. 196. 278. 386. 416		
<i>Spanien</i> 74. 196. 278. 386. 416		
<i>Sverrig</i> 74. 196. 278. 386. 416		
<i>Tyskland</i> .. 18. 44. 52. 74. 96. 120. 140. 162		
196. 218. 236. 260. 312. 326. 386. 394		
408		
<i>Østerrig-Ungarn</i>		120

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

<i>Danmark</i> .. 2. 31. 45. 59. 75. 83. 89. 113. 131		Side.
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. 200. 326. 378		
1940		
<i>Italien</i> 74. 196. 278. 386. 416		
<i>Norge</i> 74. 196. 278. 386. 416		
<i>Spanien</i> 74. 196. 278. 386. 416		
<i>Sverrig</i> 74. 196. 278. 386. 416		
<i>Tyskland</i> .. 18. 44. 52. 74. 96. 120. 140. 162		
196. 218. 236. 260. 312. 326. 386. 394		
408		
<i>Østerrig-Ungarn</i>		120

Uddrag af Notices to Mariners.

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

Mr. 1828. Ceylon, West Coast—Manár Island. Talamannar—Lights (occasional) established. (a) Position. On outer end of north pier. Lat. $9^{\circ} 06' 50''$ N., long. $79^{\circ} 42' 10''$ E. Abridged description. Lt. Occ. ev. 10 sec., vis. 10 m. (occas.). Details: Character. An occulting white light every ten seconds, thus:

Light,
7 secs.

eclipse,
3 secs.

Elevation. 31 feet. Visibility. 10 miles. Power. Under 100 candles. Structure. Column, 20 feet in height. (b) Position. On outer end of the southern pier. Lat. $9^{\circ} 04' 40''$ N., long. $79^{\circ} 42' 20''$ E. Abridged description. Lt. Occ. Red, ev. 10 sec., vis. 10 m. (occas.). Details: Character. An occulting red light every ten seconds, thus:

Light,
7 secs.

eclipse,
3 secs.

Elevation. 31 feet. Visibility. 10 miles. Power. Under 100 candles. Structure. Column, 20 feet in height. Remarks. The lights are only exhibited when each pier is in use. Note. The positions given are those on chart No. 68a. (Notice No. 1828 of 1914, dated 16th December.)

Charts affected. No. 68a, Palk strait and Gulf of Manár, sheet I. No. 828, Cape Comorin to Cocanada. Publications. List of Lights, Part VI, 1914, Nos. 527 and 528. Bay of Bengal Pilot, 1910, page 177. West Coast of India Pilot, 1909, page 100; Supplement, 1912.

No. 1830. Japan—Yezo Island, West Coast. Tomamai zaki—Rocks reported southward of. (1) Position. At a distance of six-tenths of a mile, 131° (S. 43° E. Mag.), from the centre of the $2\frac{1}{2}$ fathom rock, situated about $2\frac{1}{4}$ miles south-westward of Tomamai zaki. Lat. $44^{\circ} 16\frac{1}{4}'$ N., long. $141^{\circ} 38'$ E. Depth. $3\frac{1}{2}$ fathoms. (2) Position. At a distance of seven-tenths of a mile, 158° (S. 16° E. Mag.), from the $2\frac{1}{2}$ fathom rock above referred to. Depth. 3 fathoms, coralbottom. Variation. 6° W. (Notice No. 1830 of 1914, dated 17th December.)

Chart affected. No. 3200, Aikappu misaki to Rehun to. Publication. Japan Pilot, 1914, page 702.

No. 1844. Japan—Kiusiu, Goto Islands. Shiro se—Amended position of rock northward of. Former Notices. No. 1760 of 1914; hereby cancelled. Position. At a distance of about three-quarters of a mile northward from the position given in the former Notice and $1\frac{1}{2}$ miles, 356° (North Mag.), from Shiro se Lighthouse. Lat. $33^{\circ} 12\frac{1}{4}'$ N., long. $128^{\circ} 47\frac{3}{4}'$ E. Depth. Not ascertained, but shown on the charts as a rock with a depth of less than 6 feet. Note. "E. D." is to be inserted against the new position of this reported rock on the charts. Variation. 4° W. (Notice No. 1844 of 1914, dated 21st December.)

Charts affected. No. 359, Nagasaki to Karatsu, with the Goto islands. No. 358, Western coasts of Kiusiu and Nipon. No. 104, Korean archipelago, south portion. No. 3480, Shantung promontory to Nagasaki. Publication. Japan Pilot, 1914, page 499.

No. 1845. China Sea. Banka strait—Correction to chart No. 941a. Position. (a) Lat. $1^{\circ} 56'$ S., long. $103^{\circ} 02'$ E. (b) Lat. $1^{\circ} 54'$ S., long. $103^{\circ} 02'$ E. Correction. The $2\frac{1}{2}$ and $2\frac{3}{4}$ fathom shoals, shown on chart No. 941a as being situated in the above positions, do not exist, and are to be expunged from the chart. (Notice No. 1845 of 1914, dated 22nd December.) Chart affected. No. 941a, Eastern archipelago, sheet I.

No. 1846. China, North-East Coast—Lo Shen Bay. Ka ti niau—Rock northward of. Position. At a distance of $4\frac{1}{4}$ cables, 26° (N. 30° E. Mag.), from Ka ti niau summit (243 feet). Lat. $36^{\circ} 11\frac{1}{2}'$ N., long. $120^{\circ} 56\frac{1}{2}'$ E. Depth. Awash at low water. Remarks. The rock is known as "Kagato iwa". Variation. 4° W. (Notice No. 1846 of 1914, dated 22nd December.) Charts affected. No. 3735, Cape Yatai to Tau Tsui head. No. 1255, Kyuu chan bay to Lai chau bay. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 425.

nuværende Mønstringschef Magnus Andersen, sammen med daværende Styrmand A. Mathiesen og Sekretær N. Qvigstad, paabegyndte Bladet den 1. Januar 1890, som et Aktieselskab. Det udkom først to Gange om Uge, men snart derefter tre Gange, og fra 1. Oktober 1892 hver Dag. Bladets nuværende Redaktør er Hr. Knut Domaas, der tidligere i en Aarrække har været Redaktør for et andet norsk Søfartsblad »Kysten«, som nu er gaaet ind under Norges Handels- og Søfartstidende.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler: I Følge Indberetning fra den kgl. Gesandt i London til Udenrigsministeriet er Aberdeen og West Hartlepool fra d. 14. f. M. ikke længere at regne iblandt de Havne, hvor det er tilladt Udlændinge at gaa i Land.

Vejledning til Regnskabsførelse i Skibe for Befalingsmænd i den danske Handelslaade, udgivet af Bogholder i »Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk«, C. W. Jæger, er nu udkommet som Særtryk af Dansk Søfartstidende i Form af en Pjece, og kan ved Henvendelse paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, faas i enkelte Eksemplarer à 25 Øre pr. Stk. Da Undervisning i Bogføring ikke hører til de Fag, som er optaget paa Navigationskolerne, og vore Navigatorer derfor ad anden Vej maa forskafe sig det nødvendige Kendskab til Bogføring, kan det siges, at Hr. Jæger ved Udgivelsen af denne Vejledning, der paa en

klar og kortfattet Maade giver en Norm for et Skibsregnskab, har afhjulpet et Savn og ydet et Bidrag til Løsningen af dette Spørgsmaal.

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler:

Ved de nu afsluttede Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

Til Maskinpasserprøven indstillede sig 2 Eksaminander, der begge bestod: til den almindelige Maskinisteksamen 119, hvoraf 87 bestod, til den udvidede Maskinisteksamens Hjælpefag 41, hvoraf 40 bestod, til Maskinfag 33, hvoraf 32 bestod, til elektrotekniske Fag 34, hvoraf 26 bestod. Til Motorpasserprøven indstillede sig 11, der alle bestod.

De beslaglagte norske Skibe. Kristiania, 11. Januar. Den 9. ds. er der faldet Afgørelse ved Overpriseretten i Berlin over de i Swinemünde helliggende beslaglagte norske Skibe. Nordisk Skibsrederforenings Advokater har telegrafisk meddelt, at Retten er tilbøjelig til at frigive de fem norske Skibe mod Garanti, men hvor stor Garanti, der kræves, er endnu ikke bekendt. Der er fra norsk Side tilsagt som Garanti de fem Skibes Takseringssum omkring $1\frac{1}{2}$ Mill. Kr.

(Ritz. Bur.)

Fredelig Overenskomst mellem Rederne og Sømændene. De Forhandlinger, som er ført mellem Repræsentanter for Dansk Dampskibsrederi-

forening og for Sømændenes Forbund, afsluttedes den 12. ds. med et positivt Resultat, idet Parternes Repræsentanter, der havde Mandat til at slutte Overenskomst, endes om en Ordning.

Saasnart Sagen har været forelagt til Efterretning paa de respektive Organisationers Generalforsamlinger — for Redernes Vedkommende den 13. ds., for Sømændenes Fredag Aften den 15. — vil Overenskomstens Indhold blive offentliggjort. (Nationalt.)

Dødsfald. Fhv. Skibsfører Th. H. Brinch er den 8. ds. pludselig afgaaet ved Døden i Sønderho paa Fano, ramt af et apoplektisk Tilfælde. Den Afdøde opnaaede en Alder af 75 Aar og var en af de kendte Sejlskibsførere, som i sin Tid optog Middelhavs- og Rio Grande-Farten. Allerede 1897 opgav han Søen og fandt Beskæftigelse i Land.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Norge: Wien er erklæret for kolerasmittet. Piræus i Grækenland er erklæret for pestfri.

Tunis: Østrig og Ungarn er erklæret for kolerasmittet.

Tunis: Saloniki og Lissabon er erklæret for pestfri.

Konsulatvæsenet. Den 8. August har Udenrigsministeriet ansat A. Hartvig af Genève som ulønnet Vicekonsul dersteds under det Kgl. Konsulat i Zürich.

Den faste Voldgiftsret.

har den 23. f. M. afsagt følgende Kendelse i en af Dansk Arbejdsgiver- og Mesterforening mod Sømændenes Forbund i Danmark anlagt Sag:

Under 14. December d. A. tilstillede Sømændenes Forbund i Danmark Dansk Dampskibsrederiforening en Skrivelse, hvori det meddeltes, at Forbundets Generalforsamling havde vedtaget Arbejdsstandsning fra og med den 1. Januar 1915 og angav som Grund til dette Skridt, at det viser sig, at Rederier indenfor Deres ærede Forening gentagne Gange har brudt Solovens § 82 ved at monstre Folk paa Havne, som ikke skulde anløbes, og da bemeldte Paragraf var en af de Paragraffer, som man i Maj 1911 byggede Overenskomsten paa mellem Deres ærede Forening og Sømændenes Forbund i Danmark, mener man, at saadant Brud bliver at betragte som Brud paa Overenskomsten.

I samme Skrivelse opsagdes den midlertidige Overenskomst af 15. August d. A. grundet paa, at det er kommen til vor Kundskab, at De i Oktober dette Aar har udsendt til Medlemmer af Deres ærede Forening en Instruktion om Betaling af Krigstillæg, som er i Modstrid med den af os indgaaede midlertidige Overenskomst, og uden først at have ført Forhandling desangaaende med Organisationen.

Dansk Arbejdsgiver- og Mesterforening har nu paa Dampskibsrederiforeningens Vegne her for Retten paastaaet Sømændenes Forbund kendt uberettiget til at iværksætte Arbejdsstandsning paa Basis af den nævnte Skrivelse samt paastaaet Opsigelsen af den midlertidige Overenskomst kendt ulovlig og de Indklagede ikendt Bod og Sagens Omkostninger.

Sømændenes Forbund har paastaaet sig frifundet.

Med Hensyn til Opsigelsen af den midlertidige Overenskomst af 15. August 1914 bemærkes, at denne fremtræder som særlig Overenskomst mellem Forbundet og de under »Dansk Dampskibsrederiforening« staaende Rederier der beskæftiger Skibe i fast Kulfart paa danske Havne; men af Proceduren fremgaar det, at Meningen fra

Forbundets Side er at løssige sig fra 1. Januar 1915 fra den almindelige for Sømændene gældende Overenskomst med Dampskibsrederierne, der blev indgaaet i Juli 1911 med et Løntillæg fra 1. Juli 1914 og med Varighed til 1. Juni 1919 og som Grund til denne Holdning fra Forbundets Side nævner det, dels Brud fra enkelte Rederiers Side paa Overenskomsten, dels Overenskomstens formentlige Ubillighed.

Hvad de paastaaede Brud angaar, henviser de Indklagede dels til forskellige Retssager, hvor deres Klager har faaet Medhold af Sø- og Handelsretten, dels til talrige Klager fra Medlemmer, som de har fundet det uoverkommeligt at føre Proces om, men som viser, at Rederne ikke respekterer Overenskomsten.

Retten maa nu anse det for i høj Grad beklageligt, at man i denne Sag ikke har benyttet den af Hovedorganisationerne anviste Vej til at sikre Rettighederne efter Overenskomsterne og Organisationernes Interesser i det hele, nemlig ved Indførelse af Mæglings- og Voldgiftsinstitutionen i Overensstemmelse med den vedtagne Norm. Medens der i Sø- og Handelsretten kun skiftes Ret i det specielle Retsforhold mellem den enkelte Sømand og den enkelte Reder, har Mæglings- og Voldgiftsreglerne ved Siden af at skaffe en Afgørelse i det enkelte Klageforhold, til Formaal — og det ved en Myndighed, hvori begge Parter er lige repræsenteret — at behandle Klager, som Organisationerne som saadanne maatte have paa hinanden, og saaledes virke til Tilvejebringelse af fastere Rettesnøre for Betalingsvilkaarene og af Muligheden for ved gensidig Forhandling at faa bilagt Uoverensstemmelser, som maatte opstaa angaaende Overenskomsterne.

Men hele denne Side af Sagen til Beskyttelse af Medlemmers Interesse synes fuldstændig forsømt, og i Stedet herfor har Forbundet foretrukket ved Tilidsættelse af alle Retsregler i sin egen Sag at ville være haade Anklager og Dommer og hryde de af det selv indgaaede Forpligtelser.

Selv om der af enkelte Redere maatte være sket Overtrædelse af Overenskomsterne — forsættelig eller uforsættelig — vilde dette ikke uden videre kunne medføre Overenskomsternes Bortfald — saaledes som Retten ogsaa har udtalt i Sag Nr. 33 — og saa meget mindre vilde dette være Tilfældet i nærværende Sag, som Sømændene ikke engang har brugt de af Hovedorganisationerne dem anviste Midler til Beskyttelse af deres Medlemmers Interesse og heller ikke har benyttet deres Ret efter L. 12. April 1910 til at indbringe deres Klager her for Retten.

Da den ensidige Ophævelse af Overenskomsten saaledes er ulovlig, er den varslede Strejke, der aabenbart tilsigter Forbundets Løssigelse fra Overenskomsten, det ligeledes. Men desuden maa den bebudede Strejke blive ulovlig, da den ikke er varslet i Overensstemmelse med Septemberforliget, som Sømændenes Forbund er underkastet (se Sag Nr. 130).

Foruden den nævnte Paastand om Forbundets Ikenkelse af Bod har Klagerne paastaaet Dom for, at det ikke kan anses som »Skruebrækkerarbejde« at tage Arbejde under den bebudede ulovlige Strejke.

Hvad Bodden angaar, findes der ingen Anledning til at ikende saadan, da den bebudede Arbejdsnedlæggelse ikke endnu er iværksat, og hvad det andet Spørgsmaal angaar, skal Retten bemærke, at Sømændenes Organisation selvfølgelig ikke har Ret til at hindre Arbejdet efter en Overenskomst, som af Retten er kendt lovlig bestaaende.

Klagerne har endvidere paastaaet lignende Strejke-meddelelser som de ovennævnte — der er sendt til Teglværksforeningen af 1893 og Aktieselskabet De danske Sukkerfabrikker, uagtet disse har særlige Overenskomster med Sømændenes Forbund — kendt ulovlige. Da de samme Betragtninger, som ovenfor er anført for Dampskibsrederiforeningens Vedkommende i lige Grad er gældende for Opsigelsen af disse Overenskomster og for det

saaledes givne Strejkevarsel, maa efter Klagernes Paastand ogsaa disse Skridt kendes ulovlige.

Sagens Omkostninger findes de Indklagede at burde betale med 100 Kroner.

Kendelse.

De ovennævnte af Sømandenes Forbund i Danmark til Dansk Dampskibsrederiforening, Teglværksforeningen af 1893 og Aktieselskabet De danske Sukkerfabrikker afgivne Strejkevarsler er ulovlige og ugyldige, og det samme gælder de samtidige skete Opsigelser af de med de nævnte Institutioner af Forbundet indgaaede Overenskomster.

Sagens Omkostninger betaler Sømandenes Forbund med 100 Kroner.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har igen bragt yderligere Stigning i Fragterne over saa at sige hele Linien, og Markedstonen er overalt overordentlig fast. Disponibel Tonnage er gennemgaaende knap og holdes meget stramt af Rederne. Der er i de sidste Dage sluttet til Rekordrater, og det ser nærmest ud, som om vi endnu ikke er ved Toppen.

Østen. Soyabønner Vladivostok/Hull 42/6 pr. Februar (7.000). Rangoon/Liverpool Lumpsum Basis 33/6 Dødvagt, prompt.

Middelhavet etc. Bomuldsfrø etc. fra Alexandria c. 14/ London eller Hull, prompt. Salt fra Tunis eller Trapani 17/ à 17/6 til Vestnorge. Erts fra Bilbao 7/3 à 7/6 Ayr eller Glasgow.

Nordamerika. Korn fra Northern Range til Danmark c. 12/ pr. Februar. Havreladning Baltimore/fransk Atlanterhavshavn 6/9 pr. Qr., Februar. Tungt Korn New Orleans/Marseille 9/ (25.000 Qrs.). Paa Netto Charter med Oljekager til Danmark eller Sydsverig fra Savannah, Wilmington etc. c. 60/, ganske prompt. 57/6 pr. Februar/primò Marts, 53/ à 54/ pr. April. Fra Golfen paa Netto Charter c. 67/6 à 70/ Danmark eller Sydsverig, Februar.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grønsen 53/9 U. K., ingen Reduktion direkte Havn. 15. Februar—5. Marts, 50/ pr. Marts, c. 67/6 Skandinavien pr. Februar—Marts, c. 65/ April. Bahia Blanca 50/ U. K. pr. Februar, 60/ for Havre til Vestitalien, Annullering 25. Marts.

Kullfragterne. Fra Tynen eller Blyth c. 14/ til Danmark, 16/3 à 17/ Rouen eller Rochefort (1.600—2.000), 22/ à 24/ Marseille (5.100), 23/ à 25/ Genua (3.500), c. 25/ Port Said (4.000), 16/ Las Palmas. Hull 8/ Brixham, 16/3 Rouen (2.300). Fra Cardiff eller Newport 12/6 Ronen, Fres. 20—21 Algier, 18/6 à 19/ Barcelona, 18/ Malla, 22/ Alexandria, c. 20/ River Plate. (Skrevet den 12. Januar 1915.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Sejladsen for de fleste Skibes Vedkommende stille, idet kun ganske faa Sejlere er i Fart paa Havne Vest for Storbritannien.

Fragtmarkedet har bedret sig betydelig særlig for Kullaster til danske Havne, men Risikoen ved flydende Miner, slukkede Fyr, Krigsforsikring samt øvrige Udgifter er steget saa betydeligt, at det i Forhindelse med Vinterens Storme foranlediger Rederne til at lade Skibene forblive oplagte.

Det forløbne Aar har paa Grund af Krigen givet et meget larveligt Resultat for de fleste Skibes Vedkommende, og Udsigterne for dette Aar tør nærmest betragtes som mørke.

Angaaende de mindre Skibe er det overordentlig lidt, der sluttet og nærmest kun fra danske Havne. Provinserne har sluttet for Byg til Kjøbenhavn 4 og 4½ Kr. og

for Hvede bl. a. Karrebæksminde/Svendborg 4 Kr. Kjøbenhavn har egentlig færre Laster, men hvad der sluttet er ikke desto mindre til højere Rater, saaledes for Majs til Stege og Stubbekjøbing 6 Kr., Rug til Odense 5¼ Kr., Hvede til Aarhus 6 Kr. og for Bomuldsfrøkager til Mullerup 7 Kr. Udsigterne derfra er til Dels uforandret gode.

AALBORG & A. BRØNDUM & SØNS
AKVAVITTER.

Tuborg Øl
og *Tuborg Mineralvande*
kan paa Grund af deres ypperlige
Kvalitet og store Holdbarhed særlig
anbefales til Skibsproviant.

Tuborgs Depot: Toil Ankerogade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Vesterhavet. Yrsa, Larsen, pass. Hirtshals 11./1. for Kjøbenhavn. — Gerda, Rasmussen, pass. Hanstholm 10./1. til Hull. — Bodil, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 11./1. — Anna, Winslow, ank. Barmen 10./1. — Nora, Jensen, pass. Gibraltar 10./1. for Hull. — Valborg, Jepsen, pass. Kjøbenhavn 10./1. for Centa. — Ellen, Hansen, afg. Sunderland 10./1. til Kjøbenhavn. — Nerma, Jøgn, ank. Aarhus 10./1. — Fylla, Brinch, ank. Aalborg 10./1. — Nexos, Basse, afg. Kjøbenhavn 10./1. til Hull. — Johanne, Mikkelsen, ank. Hull 9./1. — Ulla, Petersen, ank. Karlskrona 9./1. — Laura, Thomsen, ank. Kjøbenhavn 9./1. — Polly, Møller Hansen, ank. Iviza 8./1. — Nordsøen, Nielsen, afg. Hull 8./1. til Kalundborg. — Nancy, Iversen, afg. Esbjerg 8./1. til Hartlepool. — Thyra, Lund, ank. Liverpool 7./1. — Dagmar, Sørensen, ank. London 7./1. — Cito, Toft, afg. Frederikshavn 7./1. til London. — Rigmor, Uldall, ank. South Shields 5./1. — Hebe, Gregersen, ank. London 4./1. — Karla, Winther, ank. London 4./1.

Det ostasiatiske Kompagni. Transvaal ank. Puerto Madrin 5./1. udg. — Pagan pass. Gibraltar 9./1. udg. — Rhodessa afg. St. Thomas 9./1. udg. — Siam afg. Göteborg 9./1. udg. — Fiona afg. Kjøbenhavn 5./1. udg. — Bintang ank. Nordsundby 9./1. udg. — Selandia ank. Genua 10./1. udg. — Arabien afg. Kjøbenhavn 11./1. udg. — Annam afg. Sydney 9./1. udg. — Indien ank. Palermo 10./1. udg. — Kina afg. Durban 5./1. udg. — Natal ank. Kjøbenhavn 28./12. — Cathay afg. Panama 6./1. hjemg. — Jutlandia afg. San Francisco 31./12. hjemg. — St. Croix afg. St. Vincent 7./1. hjemg. — Samui ank. Kjøbenhavn 6./1. hjemg. — Bandon ank. Suez 10./1. hjemg. — Tongking ank. Shanghai 2./1. hjemg. — Tranquebar afg. Penang 31./12. hjemg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, ank. Kjøbenhavn 9./1. — Johan Siem, Wittenkamp, afg. Pensacola 20./12. til Aalborg. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Blyth 8./1. — Russ, Petersen, afg. Galveston 19./12. til Aarhus. — Vladimir Sawin, Folkenberg, afg. Newcastle 25./12. til New Orleans. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Galveston 2./1. til Danmark. — Michael Outchoukoff, Harboe, afg. Ayr 11./1. til Aalborg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Newcastle 25./12. til New Orleans. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Aarhus 8./1. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Randers 9./1. — Nawa, Dahl, ank. Newcastle 9./1.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk afg. Trondhjem 8./1. — Anna Mærsk afg. Tyne 9./1. — Arnold Mærsk afg. Kirkwall 9./1. — Chassio Mærsk ank. Skien 11./1. — Eleonora Mærsk ank. Kjøbenhavn 23./12. — Hulda Mærsk afg. Baltimore 3./1. — Laura Mærsk afg. Cardiff 23./12. — Lexa Mærsk pass. Helsingør 11./1. — Peter Mærsk afg. Valencia 9./1. — Sally Mærsk ank. Konstantinopel 29./9. — Silkeborg afg. Tyne 25./12.

Skandia. Rimfaxe, Weichardt, afg. Korsør 9./1. til Hull. — Skinfaxe, Hemmingsen, undervejs til New York. — Gulfaxe, Petersen, ank. Svendborg 7./1. — Rodfaxe, Petersen, ank. Helsingborg 31./12.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Genua 29./12. — Martha, Christensen, afg. Lissabon 12./1. — Elina, Rathje, afg. Valencia 26./12. — Therese, Pedersen, afg. Valencia 6./12. — Harriot, Larsen, afg. Arzew 5./1. — Dagny, Therkildsen, afg. Tynen 25./12. — Simone, Olsen, afg. Tynen 25./12. — Jeanne, Olesen, ank. Tynen 8./1. — Vera, Riso, ank. La Rochelle 10./1. — Daisy, Jørgensen, ank. Methil 4./1. — Annine, Leth, afg. Tynen Dock 1./1. — Betty, Lagesen, afg. Baltimore 8./1.

Dania. Ely, Lorentzen, pass. Gorleston 11./1. for Kjøbenhavn. — Nelly, Schubert, afg. Dieppe 10./1. til Newport. — Lilly, Sørensen, afg. Tynen 8./1. til Nantes. — Alexy, Sørensen, ank. Swansea 9./1. — Dagny, Thomsen, afg. Fleetwood 9./1. til Kjøbenhavn.

Thuro. Petrine Hanson, Hansen, ank. Nyborg 9./1.

Brix Hansen & Co. John, Mathiasen, ank. Grimsby 12./1. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Grimsby 12./1. — Nordpol, Nielsen, afg. Rio Janeiro 5./1. — Fanny, Nielsen, afg. Norfolk 14./12.

Orion. Orion ligger i Helsingør. — Sirius ank. Troon 12./1.

Dampskibsselskabet Rødby Havn. Hans Jensen, ank. Kirkwall 5./1.

Sejlskibe.

Svendborg. Zampa, Wulff, ank. Troense 7./1. — Danmark, Husfeldt, ank. Passades 8./1. — Noah, Jørgensen, ank. Thuro 11./1.

INDHOLD:

Ved Aarskiftet. — Kjøbenhavn, den 14. Januar 1915. — Den faste Voldgiftsret. — Fragtmarkedet. — Elforretninger for Sefarende. — Skibsefterretninger.



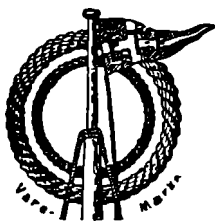
Indreg. Varemærke.

„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.



HERKULES
Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

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. —

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

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: Telegram-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 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. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
Kriatlsnagade 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 Provinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
Holbergsgade 1, 1. Sal. Cøpensure 42

Fjerde Søforsikringselskab lim.
i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefoner:
Holmens Kanal 24. „Fourthcomp.“ Central 256 og 10766.



NORSKE LLOYD

Kristiania

Sø-, Vare-, Breakdown-
og Ansvarsforsikring.

KNUD GOTTSCHALK,

Nørregade 2. Tlf. 3591. Kjøbenhavn K.
Telegr.-Adr.: Bilmogst. A. D. C. Code 6th Edition.

Slagterforretningen
„JOMSBORG“
AARHUS, vis å vis Rullebroen.
Alt Kød og Delikatessevarer III
Skibsprøvantering.
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.

LANDMANDSBANKEN

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

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindselev, Vesteraaagade, Aalborg.
Metalstøberl. Spec.: Skibsarbejde.

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

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadslougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staalouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



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.

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

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

Charles Hvilsom, Havnegade 21. Telf. 4705 og 4610.

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.) 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,

Skibsmægler & Speditører.

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.



Bedste Olieøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faases 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

1ste Klasse's Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.

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

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: 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 Arbetsgivareföreningen.

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.: Heckshers, Kjøbenhavn. — Tlf. 7898.
Nat-Telefon i Havarifløjede 7800.

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 & Benhins ENF.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing.

Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Dam & Svansson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON.

Oskarshamn.

Telegr.: DAMSON

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

1162 Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse's
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Gvurretasagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Købvn. K.
Retssager (sp. Søsager).

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlf.-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 ANKERSGADE 2.

ZOOB. 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.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdiggjorte Klædnøler.

De Hørrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telt. 6. Dragør. Telf. 8.

Motorbaade er altid i Søen. Fri

Ind- og Udsætning.

Kommisioner 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

Mellgade Nr. 26, ved Havnen.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent. Belgien.

JÜRGEN OHLRAU

SKIBSMÆGLER

KIEL

Telegr.-Adr.:

Schiffsmakler Ohlrau.

Telefon: 6877.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibsmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

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“.

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

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.

AVERTISSEMENTS PRIS.

Forste 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).

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværksarbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,

Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga-136 x.

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 Maanedu 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 Høbergsgade 2. **Tlf. 8300.**

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

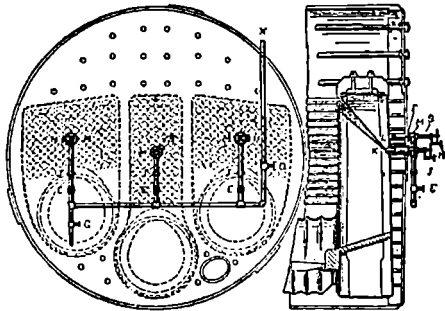
Nr. 3.

Kjøbenhavn, Torsdag den 21. Januar 1913.

22. 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 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
3053 — 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

D. D. P. A.'s

Motorpetroleum

er

den bedste i Verden.

Soder aldrig Motoren til.
Absolut eksplosionssikker.
Betydelig mere Kraftudvikling end anden Petroleum og Motoroller.
Kan anvendes til alle Slags Motorer.
Bør og skal derfor udelukkende anvendes af enhver Motorejær.

NB. For at være sikker paa at faa den **ægte 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.

<p>Adr.: Toldbodvej 7, Mez. 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 Statebanerne • •</p>
--	--	--

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

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

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let, Imprægneringsanstalt for Sejl- og Pressenningduge.

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.

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

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jærnstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapakser og Skrueakser leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

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

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

TUX- RAOULIE- 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

International Agentur for Køb Salg og Bygning af alle Slags Sejl- og Dampskibe.

JULIUS OTT

HAMBURG 1.

Ferdinandstrasse 29. • Telegr.: Ott Friedrichshof.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

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

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 FRIL. —
— Telefon 210. — — Stadstelefon 4. —

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

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og
solidt.
— J. Bindslev, Vesteraagade, 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 Skibsudgifter paa Last-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lossæpladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trøler
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Enesforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.

Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

LANDMANDSBANKEN

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

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse: Private.

Telefon Nr. 6 og 4106.

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. Agentur
de fleste Provinshyer.

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 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 266 og 10766

Forlang
overalt



Mejeriet
Pasteur
Odense,
Danmark

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 1914 har frelst Mandskabet fra et Skib
af hvilkensomhelst Nationalitet fra overhængende
Fare.

Ansøgninger om Legatet kan indgives til Justits-
ministeriet inden Udgangen af Marts Maaned d. A.

Justitsministeriet, den 15. Januar 1915.

ZAHLE.

N. H. Glarbo,
Fm.

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. O. S.

Remington,

eneste Skrivemaskine, der
adderer og subtraherer.

Enesforhandler:

L. Kristensen, 27, Vestergade.

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

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, Kjøbenhavn,

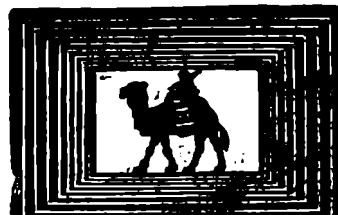
og

Chr. Schjerbecks Effort., Høstager.

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hampougværk

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



Forlang altid

Otto Mønsted's

OMA

Plant Margarine

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

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

I Fællesrepræsentationens Møde den 16. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Handelsministeriet angaaende Genoprettelse af det tidligere nedlagte Vicekonsulat i Kartagena og Besættelsen af Posten som Vicekonsul. — Indstilling til Ministeriel vedtoges.

2. Skrivelse fra Samme 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. — 2den Behandling udsattes.

3. Skrivelse fra Samme med Eksemplar af Forslag til Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Udbredelse. — Skrивelsen toges til Efterretning.

4. Skrivelse fra Samme med et af den britiske Regering udgivet statistisk Værk angaaende det forenede Kongeriges Skibsfart i 1913 i Sammenligning med de foregaaende 5 Aar. (Annual Statement of the Navigation and Shipping of the United Kingdom for the year 1913 with comparative tables for the years 1909—1913). Sagen toges til Efterretning.

5. Skrivelse fra Samme med Andragende fra Bogholder C. W. Jæger om en Understøttelse af Statskassen af 100 Kr. til Bestridelse af Udgifterne ved Udgivelse af en Pjece, betitlet »Vejledning til Regnskabsførelse i Skibe for Befalingsmænd i den danske Handelsskibe«. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

6. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af den ledige Post som ulønnet dansk Konsul i Göteborg. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

7. Skrivelse fra Samme angaaende Sejladserne gennem Panama-Kanalen. — Skrивelsen toges til Efterretning.

8. Skrivelse fra Udenrigsministeriet med Oversigter over de nugældende Havneafgifter i Malinø og Wisby Konsulatsdistrikter samt et Eksemplar af hver af de paagældende Tarifer. — Skrивelsen toges til Efterretning.

9. Skrivelse fra Samme angaaende Sejladserforholdene i Sortehavet. — Skrивelsen toges til Efterretning.

10. Skrivelse fra Samme angaaende Lodstvang ved Besejlingen af tyske Nordsøhavne. — Skrивelsen toges til Efterretning.

Ved Aarsskiftet.

(Fortsat.)

Øst i Aaret begyndte med ret ordentlige Rater over hele Linien, og Markedet holdt sig paa det jævne de første Par Maaneder, hvorefter Raterne faldt støt indtil Lavpunktet naas i Maj—Juni, da der igen indtræder nogen Stigning, men Forretningen lammedes ved Krigens Udbrud. Krydserens »Emden«s Bedrifter hæmmede derefter i lang Tid Skibsfarten meget alvorligt, og Fragterne var kun middelmaadige, men fra November og til Aarets Udgang danner de en stadig Stigning. For Hvede fra Avstralien betales 30/6 à 31/6 i Januar til U. K. eller Kontinentet, i Februar c. 25/ og i de efterfølgende Maaneder gradvis helt ned til 17/6 à 18/, som er Aarets laveste Rater. For Erts fra Port Pirie svingede Raterne mellem 17/ og 27/6 til Antwerpen. For Soyabønner fra Vladivostok betales 27/6 i Januar, 21/ i Marts, 20/ i Juni, 25/ i Juli, 35/ à 37/6 i Oktober—November, 38/9 i December, alt til U. K. jævnlige med Option af Kjøbenhavn til 2/6 à 5/ mere. — Sukker fra Java eksporterendes ikke det første Halvaar, men i Juni—Juli sluttedes til 19/ U. K. eller Kontinentet, hvilken Rate gradvis steg til 40/, som betales

i August, hvorefter Raterne Resten af Aaret svingede mellem 30/ og 35/. Riseksporten var livlig, og der betales fra Birma mellem 16/ (Maj) og 32/6 (September) O. C. Fra Saigon til to franske Havne betales mellem 18/6 og 38/6. Palmekærner fra Madras Kysten til Marseille paa »net terms« mellem 18/6 (Juni) og 26/3 (September). Fra Bombay efter Dødvægt til to Havne U. K. eller Kontinentet omkring 18/ ved Aarets Begyndelse med gradvis Nedgange indtil April, da der sluttes til lavest 11/. Derefter stiger Fragterne igen indtil 23/, som betales primo Oktober, 22/6 i December. Efter sædvanlig Skala svingede Raterne mellem 13/ og 18/. Fra Kurrachee var der en livlig Eksport hele Aaret til Rater varierende mellem 9/ (April) og 18/6 (September—Oktober), »net terms« til udsøgt Havn. Kulfragterne holdt sig paa det jævne den største Del af Aaret. For Eksempel fra Wales til Colombo mellem 9/ og 12/6, men i November—December stiger Fragterne voldsomt, og 21/ opnaas i December. Til Adén svingede Raterne mellem 8/9 og 21/, til Bombay mellem 9/6 og 20/.

Sortehavet etc. kan kun regnes for Markeder indtil Krigens Udbrud og Fragterne var gennemgaaende meget smaa, idet de for store Baade fra Odessa, Nikolajeff, Kherson etc. bevægede sig mellem c. 6/3 og 8/9 til udsøgt Havn, for mindre Baade mellem 7/9 og 9/ à 9/6. Fra Sulina til London eller Rotterdam svingede Raterne mellem 5/6 og 7/6, for mindre Baade Basis N. C. c. 1/ mere. For Oljekager fra Novorossisk til Danmark betales mellem 10/ og 12/ Basis én Lossehavn. Fra Donauen for Korn Basis L. H. A. R. mellem 7/ og 8/6, 2/ mere til Danmark. Fra Azov mellem 6/10½ og 9/6 for store Baade til London eller Rotterdam, Fres. 8¼ og 10½ Marseille eller Vestitalien, 9/3 og 12/3 Danmark eller Norge. Efter Krigens Udbrud laa al Forretning et Stykke Tid ganske stille, men i September—primo Oktober sluttedes enkelte Baade til gode Rater, f. Eks. op til c. 16/ N. C. fra Odessa etc., 13/ for store Baade fra Sulina til U. K., 18/ Danmark, men flere af disse Dampere led den sorgelige Skæbne ikke at komme igennem Dardanellerne, hvor de endnu henligger med deres Ladninger paa Kølen. Sallaster fra Eupatoria til russiske Østersøhavne skibedes i Foraarsmaanederne til Rater varierende mellem 9/9 og 11/. For Erts fra Nikolajeff betales mellem 5/ og 6/9 til Rotterdam, fra Poti mellem 8/ og 9/ til Rotterdam, 8/3 og 9/6 Antwerpen. — Kulfragterne nedefter var smaa den største Del af Aaret, og kun de sidste Par Maaneder steg de stærkt og var ved Aarets Udgang oppe paa et enormt højt Niveau. Fra Tynen eller Blyth betales omkring 7/ à 7/6 i Januar til Marseille, i Februar—April helt ned til 6/3 à 6/9, i Juni omkring 7/6, i September 9/, i November 12/6 à 15/, i December op til 21/. Paa lignende Maade svingede Raterne til andre Pladser, og der betales til Gibraltar højest og lavest 5/9 og 12/, Barcelona 7/1½ og 16/, Algier 5/7½ og 16/, Genua etc. 6/9 og 22/6, Neapel 7/ og 19/6, Venedig eller Ancona 8/ og 27/, Piræus 7/ og 20/, Port Said 6/9 og 22/6.

Middehavet laa for største Delen af Aaret nærmest som i Slutningen af 1913, d. v. s. ret tarveligt, eftersom det mange Gange var forbundet med Tab at sejle til de Fragter, som var opnaaelige, særlig med Erts, af hvilken Grund ogsaa en Masse Skibe gik ballastet ud af Middehavet, navnlig store Baade. For Bomuldsfrø etc. fra Alexandria til London eller Hull betales kun mellem 6/ og 7/ det første Halvaar, ja i enkelte Tilfælde endog under 6/, men i November opnaaedes 10/ à 10/6, hvilken Rate gradvis steg til c. 20/ ved Aarets Udgang. Ertsraterne var paa deres laveste i Marts—April, og først hen i November—December indtraadte nogen Stigning. Fra Algier betales mellem 3/10½ og 4/6 til Rotterdam, mellem 4/ og 5/ til Cardiff eller Newport, alt med meget hurtige Ekspeditioner, fra Almeria mellem 4/4½ og 5/6 til Rotterdam, fra Karthagena mellem 4/6 og 6/9 Middlesbro, fra Hornillo Bay mellem 4/ og 6/6 til Cardiff, fra Grækenland mellem 5/6 og 6/3 til Rotterdam eller Middlesbro, alt med

fri Despatch. For Esparto fra Nordafrika til Østkysten 12/ à 13/ ved Aarets Begyndelse, 10/ i Februar, c. 11/6 i Juni, 16/ i August. — For Fosfat fra Tunis eller Sfax sluttedes til 5/ à 5/9 Rotterdam, 6/9 à 7/9 Stettin, 7/6 à 8/ Riga, alt kun pr. 1ste Halvaar. Fra Bilbao var Eksporten af Erts livlig, men Raterne gennemgaaende lave. Ved Aarets Begyndelse betales til Cardiff 4/ à 4/1½, i Februar — April c. 3/9, i Maj 4/, i August—September 4/1½, i Oktober 3/10½ à 4/1½, i November 4/9 à 5/, i December 5/3 à 6/3. Til andre Havne svingede Raterne paa lignende Maade, og der betales mellem 4/ og 6/6 til Newport, 3/10½ og 8/6 Middlesbro.

Nordamerika er ubetinget det Marked, som er det interessanteste af alle, naar man betragter det i sin Helhed. De første ni Maaneder passerede intel som helst særligt bemærkelsesværdigt, men de sidste tre Maaneder danner et enestaaende Kapitel i Fragternes Historie, idet Raterne fra Oktober til Aarets Udgang er præget af en konstant og voldsom Opgang. Spærringen af Sortehavet og Østersøen fremkaldte et imponerende Begær efter Tonnage, thi Staterne og Kanada havde en glimrende Høst af baade Korn og Bomuld, og Evropa optraadte som Køber i stor Stil. Tonnage blev knappere alt eftersom Aaret nærmede sig sin Slutning, og i anden Halvdel af December steg Fragterne til næsten eventyrlige Højder, som endda er overskredet i indeværende Aar. Fra Northern Range betales for Korn i Aarets første Halvdel mellem 1/9 og 2/ til udsøgt Havn, 2/6 à 3/ Oporto eller Lissabon, omkring 2/ fra Montreal til udsøgt Havn, og indtil primo Oktober betales en Kende mere, men fra Oktober gaar det rask opfejer over hele Linien indtil der betales op til 7/ fra Baltimore etc. til udsøgt Havn U. K. eller Nordfrankrig, 7/6 à 8/ Vestitalien, 10/ à 10/6 Skandinavien. Ved Aarets Begyndelse og indtil September betales mellem 2/6 og 3/6 til Skandinavien, medio Oktober faas 4/9 à 5/, i November fra 6/ til 8/, fra hvilket Tidspunkt Raterne stiger hurtigt til forannævnte Højder. For Bomuldsfrøer fra atlantisk Havn til Danmark begyndtes med c. 15/ paa Netto Charter, som betales i September, hvorefter det gaar Slag i Slag opfejer indtil over 50/ naas ved Udgangen af December, medens der fra Golfen opnaaedes c. 55/. Med Bomuld betalte amerikanske Befragtere endnu højere Rater, nemlig fra 30/ (November) option c. 60/ (ultimo December) til Gøteborg. I flere Tilfælde betales endog mere paa Netto Charter for Stykgodslaster. Med Bomuld fra Golfen til Manchester, Liverpool eller Havre betales 27/ i Maj og helt op til 105/ i December. For Planker fra St. John betales mellem 33/9 (Maj) og 60/ (November) til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, fra Miramichi mellem 35/9 og 52/6. For Tømmer fra Golfen mellem 75/ og 130/ til Østkysten, mellem 91/3 og 160/ til Vestitalien. Sukkerraten fra Kuba til London, Liverpool eller Greenock svingede mellem 10/ (Marts) og 30/ (November). For Kul fra Filadellia, Baltimore etc. betales lavest 9/, højest 30/. Paa Timecharter maatte Befragterne betale store Rater, f. Eks. helt op til 8/ Dødvægt for Vestindiefart, medens tidligere paa Aaret helt ned til 2/6 akcepteredes. Med Levering U. S. Tilbagelevering Evropa er Forskellen endnu større, idet helt op til 22/ blev betalt mod 2/10½ à 3/ som laveste Rater. Med Levering og Tilbagelevering paa denne Side betales mellem 2/6 og 9/7½ Dødvægt.

(Fortsættes.)

Kjøbenhavn, den 21. Januar 1915.

Fra New Foundland skriver en Skibsfører til os:

Lastning af Fisk paa New Foundland. Den 12te Sept. ankom jeg her med en Ladning Salt fra Cadiz, og var udlosset med samme i Løbet af et Par Uger, hvorefter vi blev overladt til os selv for at afvente Labradorfiskens Ankomst. Da jeg kom hertil havde et andet Marstal Skib alt ligget her fra 18. Juli.

Sidst i September ankom de første Fiskeskonnerter fra Labrador med deres Fangst, og vi begyndte saa smaal at glæde os til, at vi snart igen kunde forlade denne golde Kyst. Min Kollega, med 3-m. Skonnert N. E. Schmidt, begyndte saa at laste, og var lastet paa nogle faa Quintal nær, til Midten af Oktober. Skibet havde allsaa til den Tid været her c. 3 Maaneder, og man skulde tænke, at hvis Mr. G. J. Carter havde det mindste tilovers for sin Næste, at han da vilde sende Skibet af Sted. Men nej! han opholdt det tværtimod for disse faa Quintal til den 16de November, da Skibet blev gjort færdig og fik Ordre til at afsejle, altsaa efter et Ophold paa fire Maaneder. Den 16de Oktober begyndte vi at lade, og den 12te November var Lasten om Bord, paa 70 Quintal nær, vi har nu ligget her for dette lille Kvantum siden da, og Guderne maa vide, hvornaar det behager Hr. Carter at give os det.

Jeg ved ikke, om Rederne har lagt Mærke til, at det er paa denne Part af Newfoundlandskysten, at Skibene Aar efter Aar har været udsat for denne Behandling. Skulde der være nogen Reder, som ikke har det, da skal jeg til-lade mig at oplyse, at F o g H e r r i n g N e c k og T w i l l i n g a l e er Navnene paa de Pladser, hvor vi bliver behandlet paa en saa elskværdig Maade.

I Haab om at det muligt kan være til Fordel for vore Skibe, skal jeg ogsaa forsøge at forklare Aarsagen til dette Ophold. Fiskeskonnerterne her kommer som Regel hjem, samtidig med, at de første Ladninger afgaar fra Labrador. Inden Fisker her saa bliver vadsket og tørret, er al den Fisk fra Labrador, som gaar direkte over, paa Vej til Markedet, hvad der har til Følge, at Købmændene her holder deres Fisk tilbage, til det meste af den anden er solgt og delvis konsumeret, i Haab om at Priserne saa skal gaa op igen. Købmændene forlanger ikke desto mindre, at Skibene skal være disponible her 10de eller 15de Sept., saaledes at de kan sende Fisker ret om Bord i Skibene, efterhaanden som den kommer ind; derved unddrager de dem selv Tabet af det, som Fisker svinder i den lange Tid, som vi ligger her og venter.

Vi har haft, og har fremdeles, Skibsredere i Danmark, der med Glæde ofrer baade deres Tid og Kræfter til Søfartens Fremme, saa maatte disse Linier føre til, at de ogsaa vilde tage disse Forhold under Overvejelse, da er Hensigten med dem naaet.

At undlade at slutte Skibene med visse Købmænd vil næppe fri Skibene fra disse Pladser, da samtlige Købmænd bor i St. Johns, og det er almindeligt dér, at et Skib gaar fra en Købmand over til at laste for en anden. At faa disse tre Pladser udelukket af Certepartierne vil heller ikke saa let lade sig gennemføre, men jeg kunde tænke mig, at Certepartiet indeholdt en Bestemmelse om, at Købmændene kunde holde Skibene en vis Tid efter den i Certepartiet stipulerede Ankomst Dato, og at han, hvis han holdt det ud over den fastsatte Tid, da skulde betale det 3 d. mere pr. Quintal. Jeg har hørt, at Skibe, som laster paa Labrador, har 1 pCt. Fradrag for Undervægt eller Svind, og at dette er indført i Certepartiet. Skulde dette være rigtigt, da burde samme ogsaa indføres for Labradorfisk lastet paa Newfoundland, da den Fisk, som afskibes her, ingenlunde er tørrere end den, vi laster paa Labrador. En anden Ting, som ogsaa kommer i Betragtning her er, at Købmændene selv ejer det meste af den Fisk, som afskibes herfra, saa jo fugtigere den er, desto mere vejer den, og desto flere Dollars giver det i disse Herrer's Lomme.

Herring Neck, den 29. November 1914.

M. S. Mortensen,
Maagen.

Vi har modtaget følgende:

Dom i Landsover- samt Hof- og Stadsretten. I det den 16. Oktober 1913 udkomne Nummer af Dansk Søfartstidende fandtes en Artikel underskrevet Hjalmar Jacobsen, angaaende Bjergning af en svensk Skonnert »Syster«, der var grundstødt paa Vedby Hage

ved Orehoved. og der blev i samme udtalt Forundring over, at man ikke havde benyttet Hjælp fra Motorgaleasen »Nordlyset«, men modtaget Assistance fra Svitzers Damper »Svava«.

Det blev antydet, at det var Assuranceagentens Skyld, at man valgte at benytte Svitzers Damper, og Artiklen ender med at finde dette besynderligt, og spørge, hvorledes Agenten vil kunne motivere dette overfor det Selskab, hvis Repræsentant han er, men paa hvis Parti, man faar det Indtryk, at han ikke fuldt har staaet.

Undertegnede, til hvem der sigtedes ved Udtrykket Assuranceagent, fandt, at der herved ved rejst Tvivl, om min Optræden ved den Lejlighed var stemmende med min Pligt, hvorfor jeg anlagde Sag mod Artiklens Forfatter, Styrmand Hjalmar Jacobsen.

I denne Sag har Landsover- samt Hof- og Stadsretten afsagt Dom den 4. Januar d. A. Dommen mortificerer de brugte Udtalelser, som ubegrundede, i hvilken Henseende den bemærker, at Undertegnede var af Assurandørerne selv instrueret om, saavidt muligt at foranledige Bjergningen udført af Svitzers Entreprise. Derimod fandt Retten ikke, at Artiklen indeholdt nogen strafbar Ærefornærmelse, og da Jacobsen saaledes fandtes ikke at have overskredet Ytringsfrihedens Grænser, blev der ikke paalagt ham Bøde.

P. Brink.

Britisk Kortlægnings-Ekspedition. I de engelske Søkort over de store Have, betegnes mange Grunde med Bogstaverne P. D. (position doubtful) og E. D. (existence doubtful), til megen Gene for de Søfærende. Nu har imidlertid en britisk Marineofficer, Commander J. Foster Stockhouse planlagt en Ekspedition med det for Øje at kortlægge og berigtige alle disse tvivlsomme Rev, Skær, Grunde og smaa Øer. Ekspeditionen skal udføres for engelsk og amerikansk Regning. Den skal foregaa i »Discovery«, det samme Skib hvormed Scott sejlede til Sydhavsfastlandet. Ekspeditionen vil foreløbig særlig arbejde i Stillehavet, idet Commander Stockhouse mener, at Farvandene dér paa Grund af Panama-Kanalens Aabning vil komme til at spille en vigtigere Rolle nu end før. Ekspeditionen skal efter Beregningen tage syv Aar og kommer til at tilbagelægge 250.000 Sømil.

Sø- og Handelsretsdomme. Kjøbenhavn, den 13. Januar. Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitzers Bjergningsentreprise 50.000 Kr. med Renter for Bjergningen af Damperen »Albatros« af Petrograd, der den 31. Juli 1914 om Morgenen grundstødte paa Skrams Flak i Nærheden af Faaborg. Damperen var paa Rejse fra Konstantinopel til Svendborg, Korsør og Riga med en Ladning Oljekager, Raajern og Mel.

For Betaling var der gjort Arrest i »Albatros« med Tilbehør.

— Sø- og Handelsretten tilkendte samme Dag Karrebæksminde Bjergelav hos Firmaet Jansen & Co. 2.300 Kr. med Renter for Bjergning af Damperen »Rilda« af Drammen, der paa Rejse fra Karrebæksminde i Ballast den 26. Oktober 1914 ved 6-Tiden om Eftermiddagen grundstødte ved Enø.

Søforhør afholdtes den 14. Januar i Sø- og Handelsretten i Anledning af en mindre Grundstødning, som Skandinavien—Amerika-Liniens Damper »Hellig Olav« havde været Genstand for paa sin sidste Rejse, da den af de engelske Myndigheder var indbragt til Leith. For Retten var mødt Skibets Fører, Kaptajn Hølst, der forklarede, at Ansvaret for Grundstødningen udelukkende laa hos den engelske Regering, der havde beordret »Hellig Olav« ind til Leith, trods Kaptajnens Protest.

Annulerede Kontrakter. Kristiania, den 14. Januar. I Anledning af, at flere norske Redere har opsagt deres gamle Kontrakter paa Grund af de høje Fragter, har »Dagbladet« forelagt Sagen for Præsidenten for »Norges Rederforbund«, Statsminister Gunnar Knudsen, der udtalte som sin oprigtige Mening, at dette er skandaløst. Det er en Vanære for den norske Skibsrederstand; thi en Kontrakt er en Kontrakt, og selv om man kan komme nogenlunde vel fra det ved Domstolene, kan det aldrig blive andet end en tarvelig Optræden at annullere Kontrakter. (Ritz. Bur.)

De opsagte Befragtningskontrakter. angaar, i Følge »Kbhvn.« 7—8 forskellige mindre norske og svenske Rederier med ialt en Snes Dampere.

De skadelidte danske Importører har henvendt sig til en Højesteretssagfører, der har udtalt som sin Overbevisning, at her foreligger et absolut Retsbrud. Han er nu ved at forberede det retslige Skridt mod Rederne. Et Forlydende har villet vide, at man fra Importørernes Side vilde prøve en Arrest om Bord i Redernes Dampskibe, der formentlig for Tiden ligger i Amerika.

Sømændene og Rederne. »Sømændenes Forbund« afholdt den 15. ds. ekstraordinær Generalforsamling i Anledning af Bilæggelsen af den Strid, som de for nogen Tid siden rejste mod Rederne angaaende Lønsprogsmaalet.

Formanden, C. Hansen, gjorde Rede for det Resultat Forhandlingsudvalget og Redernes Repræsentanter var kommet til, og som var blevet underskrevet den 12. Januar af begge Parter. Efter denne Overenskomst faar Sømændene deres Hyre forhøjet med 15 Kr. pr. Maaned, saalænge Krigstillæget og den ekstraordinære Ulykkesforsikring er i Kraft. Endvidere har man faaet oprettet et Mæglingsudvalg, bestaaende af to Repræsentanter for Rederne og to for Sømændene, samt en Voldgiftsret.

Paa Generalforsamlingen fik Forhandlingsudvalget hele Forsamlingens Tilslutning til det opnaaede Resultat.

Tilstaaet Belønning. Som bekendt har Franskmanden Emile Robin stiftet en Del Legater her i Landet til Fordel for Redningsvæsenet. Renterne af et af disse Legater benyttes hvert Aar i Januar Maaned til at tildele det Redningsmandskab, som i det forløbne Aar har udført det med størst Livsfare forbundne Redningsforetagende. Marineministeriet har nu tildelt Mandskabet ved Redningsstationen Lilleheden Legatet for 1914 som Paa-skønnelse af dette Mandskabs Færd ved Strandingen af det svenske Barkskib »Orient« den 25. Januar f. A.

—h.

Pladsmangel i Kjøbenhavns Havn. Grosrerer-Societetets Komité meddeler:

Mangelen paa Bolværks- og Pakhusplads i Kjøbenhavns Havn har nu anlagt et saa foruroligende Omfang, at der kræves alle gode Kræfters beredvillige Samvirken for atter at bringe Hovedstadens og dermed store Dele af Landets Vareforsyning i normal Gænge. Komitéen har i den Anledning foretaget en Række Henvendelser, dels til de paagældende offentlige Myndigheder, dels til Havnens øvrige Institutioner, og hos alle fundet den mest udstrakte Imødekommen, saa at Komitéen har det bestemte Indtryk, at der fra disses Side vil blive gjort det yderst mulige for at afhjælpe den paatrængende Pladsmangel. Billighed kræver da ogsaa, at man fra Købmandsstandens Side ligeledes gør sit og derfor først og fremmest, saa hurtigt som ske kan, fjerner ankommende Varer fra saadan Lagerplads i Havnen, der umiddelbart skal tjene den almin-

delige Trafik. Komitéen opfordrer derfor herved Societetets Medlemmer til i saa stort Omfang som overhovedet gør ligt at tage deres kreditoplagsberettigede Varer, der endnu henligger i Havneens Pakhuse, hjem paa eget Lager, saa vidt muligt ogsaa, naar de senere skal genudføres. Komitéen skal samtidig gøre den Kjøbenhavnske Handelsstand opmærksom paa, at der fra Toldautoriteternes Side er givet Tilsagn om, at der i videst mulig Grad vil kunne ventes givet privat Transitoplagsret, naar Begæring herom fremsættes.

Ny Redningsbaade. For kort Tid siden ankom til Redningsstationen Østerby paa Læsø en ny Redningsbaad bygget paa Orlogsværftet efter en mindre, amerikansk Type og forsynet med Motor. I de sidste Dage er afgaaet en ny, ligeledes paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad. Denne er af samme Type som de almindelige Baade ved Redningsvæsnet, og den er bestemt til Anbringelse ved Redningsstationen Tuskjær.

—h.

»Georg Stage«. Paa Grund af de urolige Forhold udsendes Skoleskibet »Georg Stage« ikke paa Togt i Aaret 1915, men Aaret vil blive benyttet til at foretage forskellige Forbedringer ved Skibet, f. Eks. Indsættelse af Motor til Fremdrift og Installation af Radiotelegraf under Forsættning af, at de tilstrækkelige Midler kan tilvejebringes.

Dødsfald. Esbjerg, den 14. Januar. Under Damperen »J. C. la Cour«s sidste stormfulde Rejse til Grimsby faldt Kaptajn Kølster ned af Kahytstrappen og maatte efter Ankomsten til Grimsby bringes paa Hospitalet. Der er nu indløbet Efterretning om, at Kaptajnen, der er meget kendt Landet over, er afgaaet ved Døden, 63 Aar gl. (Ritz. Bur.)

En god Forretning. En Damper var kontraheret ved Fredriksstad mekaniske Verksted for stavangersk Regning og skulde leveres i Juni Maaned. Kontrakten blev nylig solgt. Aktionærerne fik 20 pCt. af det Beløb, de havde tegnet sig for. Damperen var ikke paabegyndt, og Aktionærerne havde ikke indbetalt en eneste Øre.

(Norg. Hand. og Sjøft.)

Konsulatvæsnet. Den 30. Juni har Udenrigsministeriet ansat P. L. Møller af Mandal som ulønnet Vicekonsul dersteds under det kgl. Gesandtskab i Kristiania.

Justitsministeriet meddeler:

Sundhedsforanstaltninger overfor New Orleans. Ved en under 18. ds. gennem Justitsministeriet udfærdiget Bekendtgørelse er de tidligere paabudte Sundhedsforanstaltninger overfor New Orleans hævet.

Krigsforsikringens Tab udgør i Følge »V. L.« hidtil 400,000 Kr., nemlig henholdsvis 100,000 og 300,000 Kr. paa Damperne »Mary« af Esbjerg og »M. C. Holm«.

Skoleskibet »Viking« er den 14. ds. ankommet til Kartagena for Modvind. Alt vel om Bord.

Emile Robins Legat. Vi henviser til omstaaende Bekendtgørelse fra Justitsministeriet om Uddelingen af en Portion af Emile Robins Legat til Redningsbelønning, stor 360 Kr.

Fragtmarkedet.

Stadig opad og opad er Parolen for Tiden, og i den sidst forløbne Uge har der igen overalt fundet ret betydelige Stigninger Sted. Det synes næsten, som om der ingen Grænser er for, hvor højt Fragterne vil gaa, og søger man Grunden hertil, findes den vel nærmest deri, at Tonnage stadig bliver knappere, idet de lange Rejser og de betydelige Ophold rundt omkring paa indirekte Maade formindsker den i Forvejen herskende Mangel paa Skiibe. Der tales nu i forskellige Lande om Indgriben fra Statsmagtens Side for at finde en Modus til at regulere Fragterne eller i hvert Fald forhindre yderligere, stærke Fragtstigninger, som jo i høj Grad skaber Prisfordyrelser paa Varer. Omendskønt det sikkert vil støde paa store Vanskeligheder at finde en passende Ordning, er det maaske dog ikke helt udelukket, at der vil blive gjort noget i den antydede Retning. For Varer som Kul, Korn etc., der skibes i hele Ladninger, bliver Prisfordyrelsen jo nemlig særlig følelig. Nu betales der f. Ex. for Kul fra Østkysten til Danmark omkring 16/, og til Middelhavet sluttedes til mellem 30/ og 40/, hvilket er noget ganske uørt. Iøvrigt kan vi blandt de seneste Befragtninger anføre:

Østen. Ris Saigon/Frankrig 36/3 à 37/6. Soyabønner Wladivostok/Hull, 42/6. Februar.

Middelhavet etc. Bomuldsfrø Aleksandria/Englands Vestkyst 20/; Erts Bougie/Middlesbro 12/6 (6.000). Hornillo Bay/Cardiff 6/6 à 7/. Fra Bilbao 7/9 à 8/ Glasgow, 12/6 Middlesbro.

Nordamerika. Fra »Northern Range« for tungt Korn 10/ Rotterdam, 9/6 Vestitalien, 13/ à 13/6 Skandinavien, Februar. For Havrelast 6/9 til fransk Atlanterhavshavn. Paa Netto Charter 65/ à 67/6 pr. prompt fra Savannah etc. til Skandinavien, 70/ fra Golfen. Bomuld fra Golfen til Göteborg 160/, Barcelona 120/, Liverpool 100/. Timecharter for enkelt Rejse 22/ pr. Ton Dødvægt, Levering nordlig U. S. Havn. Tilbagelevering Frankrig.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 55/ à 57/6 U. K. (ingen Reduktion direkte Havn). Februar—Marts, 45/ à 47/6 April, 70/ à 72/6 Skandinavien, 80/ Holland pr. Februar—Marts. Havrelast Bahia Blanca/U. K. 65/ Februar—Marts.

Kulfragterne. Fra Østkysten c. 12/6 Vestnorge, 16/ à 17/ Danmark, c. 20/ Rouen, 22/6 à 25/ St. Nazaire, Bordeaux eller Rochefort, 30/ Bayonne, 28/ à 30/ Oran, c. 37/6 Genua etc. 32/ Marseille, 24/ Las Palmas eller Teneriffa. Fra Cardiff eller Newport betales 13/6 Rouen, Fres. 14½/ à 15 Nantes eller Bordeaux, 21 Bizerta (1,200 T. daglig Losning), 28/ Marscille, 25/ Genua, 27/ Port Said, 30/ Piræus, 22/6 River Plate.

Skrevet den 19. Januar 1915.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skiibe er det stadig Kjøbenhavn, hvorom Interessen drejer sig, og hvorfra ogsaa ualmindelig gode Rater bliver betalt. Bl. a. er saaledes betalt for Majs til Nykjøbing Sj. 5½/ og 5¾/ Kr., Gilleleje 5 Kr., Svaneke 7½/ Kr., Rødvig 4 Kr., samt Hvede til Svendborg 5½/ og 6 Kr., Aarhus 6 Kr., og Soyakager til østjydsk Havn 5 Kr., Bogense 5½/ Kr. Udsigterne er stadig ret gode, da der ligger op imod en halv Snes Importdampere og venter paa at komme til Kaj for at losse.

Italien. Bestemmelser angaaende fremmede Skibes Besejling af befæstede Steder i Krigstid.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 23/663. Berlin 1915.)

Den italienske Regering har udstedt ny Bestemmelser angaaende fremmede Rigs- og Handelsskibes Anløbning og Ophold ved befæstede Kystpladser i Krigstid. Til Vejledning for de Søfarende bringes nedennævnte Uddrag af disse:

1. Naar en befæstet Plads skal overgaa til Krigstilstand, kan den stedlige Kommandant beordre Skibe, som ligger til Ankers i Forsvarszonen, til at staa til Søs eller gaa et andet Sted hen og holde sig mindst 6 Sm fra det paagældende Kystfarvand. Ordren skal efterkommes senest 12 Timer efter Modtagelsen. Skibe, som ikke er i Stand til at staa til Søs inden for den fastsatte Frist, vil blive slæbt andetsteds hen. Ordren vil blive gennemført med Magt, hvis den ikke efterkommes.

2. Skibe, som om Dagen vil anløbe en befæstet Plads, eller passere forbi inden for 6 Sm's Afstand, skal inden de nærmer sig udbede sig Kommandantens Tilladelse gennem den dertil bestemte Semafor-Station (se Punkt 10).

3. Skibe, som ønsker Tilladelse til at løbe ind, skal stoppe, naar de faar Forsvarsanlægget i Sigte, paa et let synligt Sted hejse deres Nationalflag, Kendingssignal, samt Lodsflag eller det internationale Signal P D (Der andrages indstændigt om Tilladelse til at løbe ind i Havnen).

Tilladelse kan ogsaa udbedes ad radiotelegrafisk Vej, men Skibet skal alligevel stoppe ved den anførte Grænse og afvente Svar.

4. Kommandanten afgør, hvorvidt Anmodningen skal bevilliges eller afslaaes under Hensyntagen til de trufne Forsvars-Foranstaltninger.

5. Semafor-Stationen tjener som Mellemlid mellem Kommandanten og Skibsføreren. Kan Anmodningen ikke bevilges, giver Semaforen Signal U S X (Det gør mig ondt, at jeg ikke er i Stand til at efterkomme Deres Anmodning).

Bevilges Anmodningen, sendes Lods om Bord i Skibet. Drejer det sig om mistænkelige Skibe, sendes tillige en Officer om Bord, som skal anstille nærmere Undersøgelser. Kan Undersøgelsen ikke finde Sted, afslaaes Anmodningen med mindre, at Skibet er i øjensynlig Nød.

6. Om Natten maa intet Skib løbe ind.

7. Skibe, som ligger inden for Forsvarszonen, maa hverken sende Fartøjer fra Borde eller have Forbindelse med Land om Natten.

Ønsker et Skib, som ikke har faaet Tilladelse til at benytte sine Fartøjer, af tvingende Grunde Forbindelse med Land, skal det udbede sig Tilladelse dertil ved Hjælp af et særligt aftalt Signal. Al anden Signalering er forbudt.

Skibene maa kun benytte de paagældende Fartøjer om Dagen. Fartøjerne skal benytte den korteste Vej mellem Skibet og Stedet, hvor de maa løbe ind.

8. Skibe, som af Uvidenhed eller forsætlig overtræder foranstaaende Bestemmelser, advares pr. internationalt Signal fra Semafor-Stationen og et løst Skud fra et Batteri. Efterkommes Signalets Bydende ikke straks, sender Batteriet et skarpt Skud for Bougen. Hjælper dette ikke, fremtvinges Lydighed paa anden Maade. Under tvingende Omstændigheder kan det løse Skud undlades.

9. Natten regnes fra Solnedgang til Solopgang.

10. Bestemmelserne gælder følgende Pladser:

- a) *Altare Vado*. Forsvarszonen: Fra Munden af *Corullo* til Munden af *Sansobbia*. Tilhørende Ankerpladser: *Spotorno*, *Vado* og *Savona*. Semafor-Station Kap *Noli* paa c. $44^{\circ} 11\frac{1}{2}'$ N. $8^{\circ} 25\frac{1}{4}'$ E.
- b) *Spezia*. Forsvarszonen: Fra Munden af *Deiva* til Munden af *Frigide*. Tilhørende Ankerpladser: *Levanto*, *Monterosso*, *Portovenere*, *Spezia Lericci*, *Bocca di Magra* og *Marina di Avenza*. Semafor-Station *Palmaria* paa c. $44^{\circ} 02\frac{1}{2}'$ N. $9^{\circ} 50\frac{1}{2}'$ E.
- c) *Monte Argentario*. Forsvarszonen: Fra Munden af *Ombro* til Munden af *Charone*. Tilhørende Ankerpladser: *Talamone*, *Porto Stefano* og *Porto Ercole*. Semafor-Station *Ronconali* paa c. $42^{\circ} 25\frac{3}{4}'$ N. $11^{\circ} 05\frac{1}{4}'$ E.
- d) *Gaeta*. Forsvarszonen: Fra *Capovento* Taarn til *Gianno* Taarn. Tilhørende Ankerpladser: *Gaeta* og *Formia*. Semafor-Station *Orlando* Taarn paa c. $41^{\circ} 12\frac{1}{2}'$ N. $13^{\circ} 34\frac{3}{4}'$ E.

- e) *Maddalena*. Forsvarszonen: Fra *Volpe* Bugt til *Falcone* Pynt. Tilhørende Ankerplads: *Maddalena* Bugt. Semafor-Stationerne *Guardia Vecchia* paa c. $41^{\circ} 13\frac{1}{4}'$ N. $9^{\circ} 24'$ E. og Kap *Ferro* paa c. $41^{\circ} 09\frac{1}{4}'$ N. $9^{\circ} 31\frac{1}{4}'$ E.
- f) *Messina*. Forsvarszoner: 1) Fra Munden af *Italia* til Munden af *Mela* (*Sicilien*). Tilhørende Ankerpladser: *Messina* og *Milazzo*. Semafor-Station *Fort Spuria* paa c. $38^{\circ} 16'$ N. $15^{\circ} 37\frac{1}{2}'$ E. 2) Fra Munden af *Vallone della Covaja* til Munden af Floden *Vallanidi* (*Calabrien*). Tilhørende Ankerpladser: *Reggio* og *Villa S. Giovanni*. Semafor-Station Kap *d'Armi* paa c. $37^{\circ} 57\frac{1}{4}'$ N. $15^{\circ} 41'$ E.
- g) *Taranto*. Forsvarszonen: Fra Munden af *Paterniscolo* til Munden af *Ostone* Kanal. Tilhørende Ankerpladser: *Taranto*, *Mar Grande* og *Mar Piccolo*. Semafor-Station Kap *S. Vito* paa c. $40^{\circ} 24\frac{3}{4}'$ N. $17^{\circ} 12\frac{1}{4}'$ E.
- h) *Brindisi*. Forsvarszonen: Fra *Casa l'Abate* til *Vacito Taarn*. Tilhørende Ankerplads: *Brindisi*. Semafor-Station *Brindisi* paa c. $40^{\circ} 39\frac{1}{4}'$ N. $17^{\circ} 58\frac{1}{4}'$ E.
- i) *Venedig*. Forsvarszonen: Fra *Cortellazzo* Havn til *Fossone* Havn. Tilhørende Ankerpladser: *Chioggia*, *Venedig* og *Laguna Veneta*. Semafor-Station *Sottomarina* paa c. $45^{\circ} 14'$ N. $12^{\circ} 17\frac{1}{2}'$ E., Lodstaarnet paa c. $45^{\circ} 21'$ N. $12^{\circ} 19\frac{1}{2}'$ E. og *S. Nicolò di Lido* paa c. $45^{\circ} 26'$ N. $12^{\circ} 23\frac{1}{2}'$ E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/673. København 1910.)

82. Danmark. Støre-Bælt. Sprogø W. Vragalmærkning inddraget. Da Vraget af Jagten *Fregat*, som er sunket i *Vester-Renden* 2,17 Sm 70° (misv. E. 7/8 N.) fra *Nyborg Kirke*, er uskadeligt for Skibsfarten, er den grønne Vagter med 1 grønt Flag, der var udlagt SW. for Vraget, inddraget. 55° 19' 1/2" N. 10° 51' 1/4" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 76/2108. København 1914.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

83. Danmark. Kattegat. Falske-Bolsax og Odense-Fjord. Klokketønder ombyttet med Vintersømærker. Følgende Klokketønder er ombyttet med Vintersømærker: 1) *Falske-Bolsax*. 55° 43' (10") N. 10° 43' (22") E. 2) *Odense-Fjord*. 55° 32' (25") N. 10° 33' (53") E. 84. Danmark. Kattegat. Tangen NE. Lys- og Pløjtebønde atter tændt. Lys- og Pløjtebønden *Tangen NE* er atter tændt. 56° 39' (50") N. 10° 59' (00") E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/2. København 1915.)
85. Sverrig. Skagerrak. Gullholmen. Lods-Station nedlægges. („Underrettelser for søfarende“ Nr. 1. Stockholm 1915.) Den 1ste April 1915 nedlægges *Gullholmen* Lods-Station. c. 58° 10' N. 11° 23' E. (Kort Nr. 236.)

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

86. Tyskland. Helgolands Bugt. Advarsel. Paa Foranledning af den tyske Gesandt i *København* har Udenrigsministeriet meddelt Marineministeriet, at Handelskibe, der er bestente til og fra *tyske Nordsøhavne*, advares mod at afvige fra de i „E. f. S.“ Nr. 09/2289 for 1914 givne Anvisninger, og at det er paabudt at benytte *tysk* Lods ved Besejlingen af *Helgolandsbugten*. Skibe, der overtræder Bestemmelserne, udsætter sig for alvorlig Fare. Opmærksomheden henledes særlig paa, at Medtagelse af *tyske* Lods er til ikke-*tyske* Havne ikke er tilladt. *Helgoland*: c. 54° 11' N. 7° 54' E.
87. England. Themsen. Black Deep. Oplysning om Vrag. („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 9/78. „s-Gravenhage 1915.) Vraget i *Black Deep* er antagelig Vraget af en Skonnede. Masten er ikke mere synlig over Vandet. Vragets omtrentlige Plads: 51° 47' N. 1° 33' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/73. København 1915.)
88. England. Hamber og Tyne. Lodsstvang ophævet. („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 6/48. „s-Gravenhage 1915.) Lodsstvangen ved Besejlingen af *Hamber* og *Tyne* er atter hævet. Lods-Stationen ved *Hamber*, der var oprettet 7 Sm misv. ESE. for *Spurn Point*, er nedlagt. *Spurn Point*: c. 53° 35' N. 0° 07' E. *Tyne* Munding: c. 55° 01' N. 1° 24' W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 74/2377. København 1914.)

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

89. England. Morecamb Bugt. Barrow. Undersøgelses-Ankerplads. („Notice to Mariners“ Nr. 5. London 1915.) Undersøgelses-Ankerpladsen ligger 0,4 Sm 180° (misv. S. t. W. 1/2 W.) fra *Lighthouse Knoll* Tønde, der ligger paa 54° 00' 1/4" N. 3° 13' 1/4" W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

90. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Cornfield Point Fyrskib. Anbefalede Ruter. („Notice to Mariners“ Nr. 17. London 1915.) Af Hensyn til Sikkerhed ved Besejlingen af Sundet anbefales følgende Ruter: F.-gaaende Dampere, som skal gennem *The Race*, bør sætte Kurs efter *Cornfield* Lys- og Pløjtebønde, som ligger c. 1 Sm S. for *Cornfield Point* Fyrskib. Naar Tønden er passeret, styres efter *Little Gull Island*, og man fortsætter forbi denne Ø indtil man, ved at sætte Kurs efter *Judith Point* Tønde, naar *Little Gull Island* mindst 1/2 Streg paa Bagbords Laaring. W.-gaaende Dampere, som skal gennem *The Race*, bør tage *Little Gull Island* Fyr 1/4 Streg paa Bagbords Bøng, og naar de er tværs af *Race Rock*, dreje WNW. i. indtil de er passeret c. 2 Sm forbi *Little Gull Island*, og derefter sætte Kurs efter *Cornfield Point* Fyrskib, som de bør holde tæt paa Styrbords Side. Dampere til *Connecticut* Floden skal saavel for E.- som for W.-gaaende passere N. om *Cornfield Point* Fyrskib. Dampere fra *New London* til *New York* og mellemiggende Havne — altsaa W.-gaaende Skibe fra *New London* — bør sætte Kurs S. om *Cornfield Point* Fyrskib, efter at de er passeret *Bartlett Reef* Fyrskib. F.-gaaende Dampere til *New London* skal sætte Kurs N. om *Cornfield Point* Fyrskib. *Cornfield Point* Fyrskib: 41° 12' 1/4" N. 72° 22' 1/2" W.
91. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. Bay Ridge Channel. Uddybnings-Tønder udlagt. („Notice to Mariners“ Nr. 51/4116. Washington 1914.) Til Brug ved Uddybningsarbejder er der i *Bay Ridge Channel* omtrent N. t. E. for *Governors Island Extension* Fyr udlagt 3 hvide Lystønder A, C og E, der viser hvidt Lys med En-Formærker hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s., og 2 hvide Spirtønder. *Governors Island Extension* Fyr: 40° 41' 1/2" N. 74° 01' W.
92. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Ludlam Beach Fyr E. Vraglystønde inddraget. („Notice to Mariners“ Nr. 51/4117. Washington 1914.) Vraglystønden ved Vraget af *Bugsenbadet Teaser*, c. 5 Sm E. for *Ludlam Beach* Fyr, er inddraget. Vraget er formentlig borttaget. 39° 09' 00" N. 74° 33' 20" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/1656. København 1914.)
93. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Chicoteague Bugt. Fyr tændt. („Notice to Mariners“ Nr. 51/4119. Washington 1914.) *Chicoteague Bay* Fyr Nr. 1, 3, 2, 5 og 4 er tændte.
- | | | |
|-------|---|--------------------------------|
| Nr. 1 | viser hvidt, fast Lys og starr paa 37° 56' 24" N. | 75° 22' 24" W.; |
| 3 | — — — — — | 37° 56' 33" N. 75° 22' 27" W.; |
| 2 | — — — — — | 37° 56' 39" N. 75° 22' 31" W.; |
| 5 | — — — — — | 37° 57' 26" N. 75° 22' 34" W.; |
| 4 | — — — — — | 37° 58' 54" N. 75° 22' 53" W. |
94. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Plumbe Shoal. Fyr og Taagesignal. Midlertidigt Fyr slukket. („Notice to Mariners“ Nr. 51/4125. Washington 1914.) *Plumbe Shoal* ny Fyr er tændt. Det viser hvidt Lys med En-Formærker hver 2 s., Lys 1 s., Mørke 1 s. Flammens Højde: 17 m. Rødt Taarn c. 25 m W. 1/2 N. for det gamle midlertidige Fyr, der er slukket. Taagesignal gives med Horn, Et-Stød hver 6 s., Hvert Støds Varighed 2 s., 37° 00' 52" N. 76° 14' 24" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 43/2605. København 1913.)

Nybygninger, Køb og Salg.

Nyt Diesel-Motor-Skib. Fra Aktieselskabet Burmoister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleen blev den 16. ds. et nyt Diesel-Motor-Skib til Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni, sat i Vandet. Dimensionerne er: 410' x 55' x 38'6" til Shelterdæk, og Bæreevnen 9,060 Tons d. W.

Skibet vil blive forsynet med to Hoved-Diesel-Motorer, der kan udvikle tilsammen 3,000 HK. og give Skibet en Fart af 11 1/4 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; der er elektrisk Lys overalt.

Det ny Skib blev kaldt »Panama».

Paa den ledige Bedding lægges Kolen til et nyt Diesel-Motor-Skib til det samme Selskab.



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 Skibsol originalt aftappet paa 1/2 Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

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

Faaes gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Vesterhavet. Olga, Christensen, pass. Hirtshals 18./1. for Nyborg. — Norma, Degn, pass. Cape Wrath 18./1. for Liverpool. — Thyra, Lund, pass. Cape Wrath 17./1. for Kjøbenhavn. — Ulla, Pedersen, ank. Asbacka 17./1. — Karla, Winther, ank. Kallundborg 18./1. — Dagmar, Sørensen, ank. Aarhus 17./1. — Valborg, Jepsen, afg. Stormway 17./1. til Ceuta. — Anna, Winslow, pass. Gibraltar 17./1. for London. — Hebe, Gregersen, ank. Kolding 17./1. — Nancy, Iwersen, ank. Esbjerg 16./1. — Pylla, Thomsen, afg. Aalborg 16./1. til Leith. — Johanne, Mikkelsen, afg. Hull 16./1. til Svendborg. — Laura, Thøgersen, pass. Hirtshals 16./1. for London. — Nexos, Basse, ank. Hull 15./1. Yrsa, Larsen, pass. Skagen 15./1. for Liverpool. — Gerda, Rasmussen, ank. Hull 14./1. — Bodil, Nordahl, afg. Kjøbenhavn 15./1. til London. — Stella, Schiff, ank. Liverpool 14./1. — Nordsoen, Nielsen, ank. Kallundborg 14./1. — Ellen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 14./1. — Nora, Lauritsen, pass. Cabo Carvoeiro 12./1. for Hull. — Marie, Nielsen, ank. London 11./1. — Cito, Toff, ank. London 11./1.

Det Østasiatiske Kompagni. Bintang afg. Norre Sundby 14./1. udg. — Selandia ank. Port Said 19./1. udg. — Arabien ank. Göteborg 13./1. udg. — Natal ank. Göteborg 17./1. udg. — Indien ank. Port Said 18./1. udg. — Transvaal ank. Corral 18./1. udg. — Rhodesia afg. Panama 17./1. udg. — Siam afg. Göteborg 9./1. udg. — Fionia pass. Flores Islands 14./1. udg. — Bandon ank. Suez 10./1. hjemg. — Tranquebar afg. Penang

31./12. hjemg. — Tongking afg. Shanghai 11./1. hjemg. — Kina afg. Durban 5./1. hjemg. — Annam afg. Sydney 18./1. hjemg. — Cathay pass. Gibraltar 9./1. hjemg. — Jutlandia afg. Panama 17./1. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Cardiff 19./1. hjemg. — Samui ank. Norre Sundby 19./1. udg.

A. P. Mollers Rederier. Angelica Mærsk ank. Newport 15./1. — Anna Mærsk ank. Kjøbenhavn 13./1. — Arnold Mærsk ank. Nakskov 18./1. — Chassio Mærsk afg. Skien 14./1. — Eleonora Mærsk afg. Kjøbenhavn 16./1. — Hulda Mærsk afg. Baltimore 3./1. — Laura Mærsk afg. Cardiff 23./12. — Lexa Mærsk afg. Kjøbenhavn 14./1. — Peter Mærsk afg. Valencia 9./1. — Sally Mærsk ank. Konstantinopel 29./9. — Silkeborg afg. Las Palmas 16./1.

Skandia. Rødfaxe, Petersen, afg. Helsingborg 12./1. til Baltimore. — Gullfaxe, Petersen ank. Nakskov 13./1. — Skinfaxe, Hemmingsen, ank. New York 14./1. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Hull 17./1. til Tuborg.

Høimdal. Helga, Vanben Hansen, afg. London 16./1. — Martha, Christensen, ank. Hull 10./1. — Elva, Rathje, afg. Kjøbenhavn 20./1. — Therese, Pedersen, afg. Valencia 6./1. — Harriet, Larsen, ank. Preston 15./1. — Dagny, Therkildsen, ank. Marseille 19./1. — Simone, Olsen, afg. Civita Vecchio 18./1. — Jeanne, Olesen, ank. Berwick 15./1. — Vera, Riso, afg. Sables 16./1. — Daisy, Jørgensen, afg. Methil 16./1. — Annine, Leth, ank. Monaco 17./1. — Betty, Lagesen, afg. Baltimore 8./1.

Dania. Elv, Lorentzen, afg. Blyth 16./1. til Kjøbenhavn. — Nelly, Schubert, ank. Newport 14./1. — Lilly, Sørensen, ank. Nantes 14./1. — Alexy, Sørensen, afg. Swansea 12./1. til Rouen. — Dagny, Thomsen, afg. Stormway 15./1. til Kjøbenhavn.

Brix Hansen & Co. John, Mathiesen, afg. Grimsby 18./1. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Grimsby 12./1. — Nordpol, Nielsen, afg. Norfolk 14./12. — Fanny, Nielsen, ank. Buenos Aires 14./1.

Orion. Orion ligger i Helsingør. — Sirius afg. Troon 14./1. til Baltimore.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn. Hans Jensen ank. Kjøbenhavn 14./1. — Freja afg. Blyth 15./1.

Æro. Emanuel, Svane, ank. Burntisland 13./1. — Enigheden, Jensen, ank. Svendborg 18./1.

Thura. H. A. Hansen, Andreassen, ank. Nakskov 15./1. — Petrine Hansen, Hansen, ank. Methil 17./1. — Peter Bom, Jørgensen, ank. Tuborg Red 15./1.

Sejlskibe.

Svendborg. Jørgen Larsen, Mikkelsen, ank. Slesvig 14./1. — Ellen Kirstine, Hansen, ank. Mullbruys 18./1. — Capella, Hansen, ank. Helsingborg 16./1. — Flora, Sørensen, ank. Thuro 13./1.

Æro. Marstal, Hansen, ank. Aarhus 13./1. — L. J. Bagger, Hansen, afg. Lissabon 14./1. til Landskrona. — Saturn, Nielsen, er ank. Swansea. — Agnete, Madsen, ank. Vejle 15./1. — Noline, Hansen, ank. Kjøbenhavn 14./1. — Ofelia, Hansen, ank. Helsingborg 16./1. — Zakæus, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 14./1. — Activ, Albertsen, ank. Alicante 15./1. — Immanuel, Winter, ank. Wallerfort 15./1. — Amor, Hansen, ank. Rudkjøbing 16./1. — Norden, Rasmussen, ank. Kjørteminde 17./1. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Odense 18./1. — Fredensborg, Kishy, ank. Savannah la Mar 16./1. — Emmanuel, Koek, ank. Frederikshavn 17./1. — Adele, Weber, ank. Wismar 18./1. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Odense 17./1.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Ved Aarskiftet. (Fortsat.) — Kjøbenhavn, den 21. Januar 1915. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger.



Indreg. Varemærke.

„Sana“
steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faaes 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.	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 & 3,4 m. Nord for samme 3,4 & 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet ligger Hals Barres Fyr (Hovedfyr: Hvidt Lynfyr, Bifyr: Hvidt, rødt og grønt fast Fyr). Tagesignal med Sirene: To Sted 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 & 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 Fode) 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 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 Havnens Dampbaad efter fast Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 60 Øre pr. Ton. Vand: 1½, & 2 Kr. pr. Ton	Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.	Maskinværksteder Kølhalsplads Ophalingsbedding til 100 & 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Højeværker 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 6 Fod ved daglig Vande.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 -	Lodspenge, naar Lods benyttes, betales 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. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafylling.		Kølhalsplads, 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 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, 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 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. Færvandet 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 henværende 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 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 Skibsmedie. 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; 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 98 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 Tærdokker resp. c. 114 og 104 m c. 4,7 og 4,1 m Vand paa Kølblokkene. Mæstekran 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.	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 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.	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. 80 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der indføres efter Indførselsloven 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 vedkommande Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladevedkommander, Havnekran til Loft 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.	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 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 Træskskibsbyggerier. 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 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: 2 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 Havnebøje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Sjælskibe: 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. Køhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 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.
Nexe.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vaande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulfor-ayning, 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 1/4', 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. Lodsen 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 18 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thybøren-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. 1,80 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 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, Vandforayning, 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, Røden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibeafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemme-hørende 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 besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, 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 Lods-frihed. 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 besørger af Handelsfor-eningen. Stevedor efter faste Takster	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 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 Mellø 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 besørger af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 60 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Højseværker, 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 1/2, & 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 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebojer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	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 besørger af Ladnings-Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, 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 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 besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træsksibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træsksibe paa indtil 250 Reg.-Ton kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kælales. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6491.

Oscar Rolf, 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. 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. „Veltheim“, Lovisa.

Gustaf Svanijung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Svanijung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 1511, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttågeplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Härnäs, Söderhamn, Sundsvall, Härnösand, Örnsköldavik, 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.
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.

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.

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klassees Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K
Retssager (sp. Søager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

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,

Telt. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Seen. Fri Ind- og Udsejling.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotagade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotsbyrting“.

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.

JÜRGEN OHLRAU

SKIBSMÆGLER

KIEL

Telegr.-Adr.:

Schiffsmakler Ohlrau.

Telefon: 6377.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibsmædie

Galvaniseringsanalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Tell. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts-
kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Tell
76 Damp- & Sejskibe 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 faae overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

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

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telof. 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 1r. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre.
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 20 Gange 50 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarnævende 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, Kobbbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,

Telef.: 6817 Fredericiagade 13 — Kjøbenhavn. Ekspertlæger
6818 i Frihavn.

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og
midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværks-
arbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved
Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,
Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

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 Statsbaadens
Søfartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Norm 2393.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Hørreækviperling.

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.

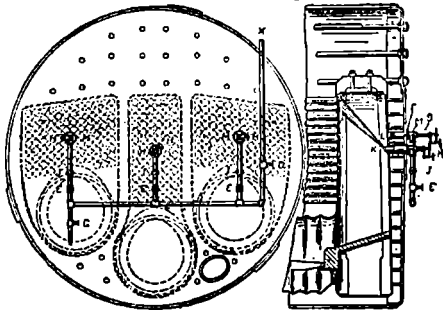
Nr. 4.

Kjøbenhavn, Torsdag den 28. Januar 1915.

22. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS

Billige i
Anskaffelse.



Anbringes fast i den højeste Del af Kedlen. Renser for, Pløder og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at aabne Højkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower fra Minutter daglig, 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.

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 Skibsuphre.

Forlang Katalog.

Palle Sørensens Eftf.

Sølvferat 4. Telf. Bro 15167.

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 • •

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 Provinserne

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, Kødelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

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.

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

Telegramadresse

Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Bådebyggeri
Aalborg
 anbefaler sig med sit til Faget konkurrerende
Reel og billig Betjening garanteres.

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

LANDMANDSBANKEN

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

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

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.
Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.
Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører I. Kusk Jensen.
Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.
Faaes 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“.
Faaes i København fra de sønliske Foreningers Lokaler og hos Bøokestellers Eftdg.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.
Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekepl.

Slagterforeningen
„JOMSBORG“
AARHUS, via A vis Hullebroen.
Alt Kød og Delikatesserer til
Skibsprovantering.
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.

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

Telefon **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Frelights“
5430.

Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERGADE 2.

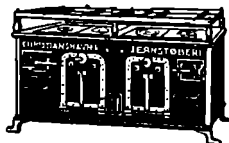
DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S

AFDL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS
BAGE-
OVNE

KABYS KOMFURER
I ALLE STØRRELSER



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886. Kjøbenhavn K.

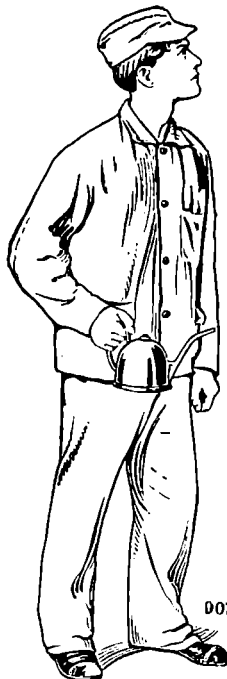
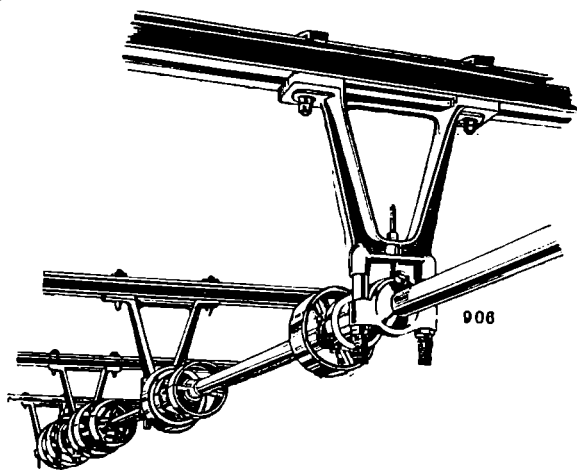
Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver og Patent Møntie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.



Her behøves
endnu
ingen Smøring!

»De Lejer deroppe fordrer
aldrig noget Tilsyn, og
meget sjældent nogen
Smøring.«

SKF Kuglelejer

behøver kun at tilses hver
3. eller 4. Maaned, og
arbejder godt og jævnt,
selv ved meget høje
Hastigheder og store Be-
lastninger.

De sparer Kraft.

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB

SKF

BREDGADE 63. KJØBENHAVN K.
Telefon 6247. Telegr.-Adr.: KUGLELEJE.

Ved Aarsskiftet.

(Sluttet.)

La Plata Markedet laa ligesom alle de øvrige temmelig sløjt langt den overvejende Del af Aaret; først med Oktober Maanedes Begyndelse indfandt Stigningen sig, men saa gik det ogsaa hurtigt og stød opefter uden noget Tilbageslag. I Aarets første 8 Maaneder svingede Fragterne fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet mellem lidt under 10/, som akcepteredes i Maj, og omkring 14/6, som kunde faaes i Januar og April. I Midsummermaanederne laa Raten omkring 11/ à 12/. Sidst i August blusser Markedet lidt op, og op til 16/6 betaltes pr. September, men i Løbet af sidstnævnte Maaned falder Raterne igen gradvis til c. 12/ for saa endelig med Oktobers Begyndelse at stige kraftigt fra c. 16/ indtil 52/6 à 55/ naaes i Slutningen af December. For Lastning fra Buenos Aires eller La Plata svingede Fragterne mellem 8/3 (i Februar) og lidt over 50/ (sidst i December), i alle foranævnte Tilfælde med 6 d. Reduktion for direkte Lossehavn. Til Skandinavien (Basis Losning i én Havn) sluttedes kun ganske enkelte Laster inden Krigens Udbrud, men i September fandt Befragtninger Sted til 25/ à 30/ fra San Lorenzo Grænsen, i Oktober til 30/ à 35/ og senere gradvis op til 60/, som betaltes i December for Februar—Marts Lastning. Fra Bahia Blanca til U. K. eller Kontinentet betaltes mellem 10/ (i Februar) og 45/6 for tungt Korn med 6 d. Reduktion for direkte Lossehavn, medens Havrelaster til udsøgt Havn betingede mellem 12/9 (Marts) og 62/ (Slutning af December for Februar Lastning). For Quebrachotræ fra Colasine sluttedes enkelte Laster i Marts—April til 15/3 à 17/9. Kulfragterne ud til La Plata etc. var heller ikke i 1914 underkastet større Svingninger; fra Cardiff laa de mellem 13/ og 15/ indtil de sidst i April og Begyndelsen af Maj gaar ned til 12/. Saa hæver de sig sidst i Maj til 14/6 à 14/9 og holder sig paa omtrentlig dette Niveau et Par Maaneder. Omkring Midten af August faaes Aarets højeste Rate, nemlig 20/, men saa falder de hurtigt helt ned til c. 11/6 (primo November) og slutter Aaret omkring 16/. Gennemsnitsraten kan sættes til c. 15/6. Til Las Palmas eller Tenerife betaltes fra Cardiff mellem 6/6 og 8/6 i Aarets første 9—10 Maaneder, i November—December mellem 10/ og 12/. Gennemsnittet bliver c. 9/6. Fra Tynen til Las Palmas etc. betaltes mellem 6/6 og 7/ det første Halvaar, senere 8/6 i Oktober, 9/6 à 10/ i November og op til 14/ i December.

Østersømarkedet har paa Grund af Krigen ikke spillet nær den Rolle, som det plejer, idet næsten al Forretning hørte op fra August Maaned, i hvert Fald for Ruslands Vedkommende. Indtil sidstnævnte Tidspunkt bevægede Raterne sig kun paa meget beskedne Højder, ja til Tider resulterede Sejlsadsen kun i Tab. Fra Rusland var der forholdsvis kun faa Kornlaster, og det sædvanlige lave Vinterniveau holdt sig hele det første Halvaar. Der betaltes fra Libau og Windau kun mellem 8 d. og 9d. Havrebasis til Rotterdam, omkring 9 d. London, 9 d. à 10 d. Antwerpen, 9¾ d. à 10½ d. Dunkerque, 1/ à 1/1½. Rouen. I Juli betaltes en Bagatel mere, men saa hørte al Forretning pludselig op. — For Trælast fra Libau, Windau og Riga var Raterne ogsaa meget beskedne, navnlig i April og Maj, da der sluttedes helt ned til 18/ for skaaren Last til Englands Østkyst, Hfl. 10 Holland, Fres. 24—25 Antwerpen, 27—28 Rouen, 34—35 Bordeaux, hvorimod der før og efter betaltes noget mere, dog paa intet Tidspunkt ndover c. 22/6 til Østkyst Kulhavn, Hfl. 14 Holland, Fres. 34 Belgien, Fres. 40 Rouen. Fra Petrograd var Kornraten ved Navigationens Genaabning 11¼ d. à 1/ Basis Rotterdam, men sidst i Juni og Begyndelsen af Juli sluttedes til 1/1½ Rotterdam, 1/3 London, 1/4½ Bremen, 1/7½ à 1/9 Rouen. Efter Krigens Udbrud blev der sluttet enkelte Ladninger til meget høje Rater til Rotterdam, og der betaltes for neutrale Skibe op til over 2/ pr. Qr., men det var kun ganske faa Dampere. Ogsaa en-

kelle Trælaster sluttedes til meget store Rater med neutrale Baade, særlig Props til England. Hen i September—Oktober kom der en Del Propslaster i Markedet fra Finland, og der fragtedes et betydeligt Antal Dampere til omkring 60/ pr. Favn, men langt de fleste af disse Dampere stødte paa store Vanskeligheder, idet de enten slet ikke kunde komme til deres Lastehavn eller ingen Last fik. En Del fik Ladning, men da saa Tyskland havde erklæret Props for Kontrabande, maatte næsten alle disse Skibe losse deres Ladninger op igen i Sverig. En halv Snes skandinaviske Baade blev endog opbragt af tyske Krigsskibe og ført ind til Swinemünde, hvor de endnu henligger. Det var altsaa en blandet Fornøjelse at slutte for Props og den Omstændighed, at Skibene maatte løbe ballastet ud af Østersøen igen, har kostet de paagældende Rederier mange Penge, og det er meget tvivlsomt, om Krigsforsikringen dækker disse Tab. Før Krigen var Trælastfragterne fra Botten gennemgaaende tarvelige, særlig da Konkurrencen af meget store Baade var overordentlig skarp. For Kortprops til Englands Østkyst sluttedes der f. Eks. i Højsommeren i flere Tilfælde til under 25/ pr. Favn. Kulfragterne indefter til Østersøen var ogsaa kun meget smaa det første Halvaar og bevægede sig omkring 4/ til Aarhus eller København, omkring 4/6 for mindre Baade til danske Provinshavne, 4/3 à 4/9 til Kiel (i Juni 5/ à 5/3), 4/ à 4/3 Swinemünde, 4/ à 4/3 Stockholm, 4/ à 5/ til Riga, 4/ à 5/7½ Reval. Til Kronstadt betaltes i April omkring 3/10½ à 4/, i Maj 4/6 à 5/, i Juni og Juli 5/ à 5/6. Gennemsnitsraten til denne Havn sættes til 4/6 (mod 5/7 i 1913), til Reval 5/1½ (mod 5/6¾), til Libau 4/11¼ (mod 5/8½). Da Krigen med Rusland var brudt ud kunde der selvfølgelig ikke transporteres Kul til Rusland og Tyskland, men ogsaa til de neutrale Lande laa Kultransporten stille nogle Uger. Circa Midten af August sluttedes der til c. 10/ Danmark, i September/Oktober til 6/6 à 7/6, i November til 8/ à 10/ og i December op til c. 12/. Ogsaa til Sverig svingede Raterne paa lignende Maade. Gennemsnittet til Danmark tør antagelig sættes til c. 8/ (mod godt 5/ i 1913), til Stockholm c. 7/6 (mod c. 5/2 i 1913), til Malmø c. 7/3 (mod c. 5/4). Fra Bristol Kanalen betaltes for Kul til København mellem 4/3 og 6/6 i første Halvaar, 8/ i Efteraarsmaanederne og gradvis op til 20/ sidst i December. Til Kronstadt svingede Raterne mellem 4/9 (Marts—April) og 6/ (Juni).

H v i d e h a v e t havde en livlig Sæson i 1914. Indtil Krigens Udbrud skibedes der mange Laster baade af Korn og Træ, og for førstnævnte Vare betaltes 2/ à 2/1½ til Rotterdam, 2/3 à 2/4½ anden kontinental Havn. For skaaren Last til Englands Vestkyst laa Raterne omkring 40/ det meste af Sæsonen. Først efter Krigens Udbrud indtraadte en Stigning, som endog var meget betydelig, idet Propslaster sluttedes til 60/ à 80/ pr. Favn til England, og der betaltes mange andre udmærkede Rater. Navigationen holdtes aaben ved Isbryderhjælp til langt ind i December Maaned.

Kjøbenhavn, den 28. Januar 1915.

Meddelelse fra Udenrigsministeriet angaaende forskellige Forandringer af flere af de krigsførende Magters Kontrabandelister.

Under 21. December f. A. har den russiske Regering offentliggjort en Kontrabandeliste, der stemmer overens med de af Storbritannien og Frækrig henholdsvis under 29. Oktober og 6. November f. A. offentliggjorte (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 45 f. A.).

Den franske Regering har under 3. ds. offentliggjort en Kontrabandeliste, der stemmer overens med den af Storbritannien den 23. December f. A. udstedte (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 1 d. A.).

Under 14. ds. har den østrig-ungarske Regering notificeret, at den foruden de i Londondeklarationen af 26.

Februar 1909 Art. 24 nævnte Genstande vil anse følgende som betinget Krigskontrabande:

- 1) Ubearbejdet Kobber.
- 2) Bly i Blokke, Plader eller Rør.
- 3) Tømmer af enhver Art, ubearbejdet eller bearbejdet, særligt tildannet, savet, høvlet eller faset; Træljære.
- 4) Svovl, urensset eller rensset; Svovlsyre.
- 5) Aluminium.
- 6) Nikkel.

Den tyrkiske Regering har under 23. December f. A. til den tidligere under 15. s. M. offentliggjorte Kontrabandeliste (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 2 d. A.) føjet følgende Genstande, der anses som betinget Kontrabande:

- 1) Ubearbejdet Kobber.
- 2) Bly i Blokke, Plader eller Rør.
- 3) Glycerin.
- 4) Kromjern.
- 5) Hæmatitjern.
- 6) Magnetisk Jern.
- 7) Kautschuk.
- 8) Raa eller halvgarvede Huder og Læder (derunder ikke indbefattet tilberedte Huder).

Endvidere har den tyrkiske Regering erstattet Ordet »Potaskesammensætninger« i den oprindelige Liste over ubetinget Krigskontrabande Nr. 3 med Ordet »Klor-kalium«.

Fra en farende Dampskibsfører har vi modtaget følgende:

Drivende Miner. I denne Tid, hvor der sker saa mange Ulykker blandt Handelsskibe, forårsaget af drivende Miner, tænkes der vel ofte paa, om ikke Midler kunde findes til at formindske Faren. Englænderne udfører et stort Arbejde med at drægte efter Miner langs deres egne Kyster, men har maaske ikke til Hensigt og kan vel heller ikke overkomme mere, men andre Nationers Skibe har ogsaa stødt paa Miner langs Sejlruterne over Nordsøen, og mange drivende Miner er bleven observeret fra forbisejlede Skibe. Møder man en saadan Mine, tænker man paa Muligheden af at uskadeliggøre den, men kommer til det Resultat, at det er sikrest at lade være. Man tænker sig, at ved et Skud maatte den kunne tilintetgøres; men selv om en Riffel haves om Bord, véd man jo ikke hvorledes Minen skal rammes for at eksplodere, ej heller i hvilken Afstand man skulde være for ikke at blive beskadiget af Eksplosionen, og i hvert Tilfælde vilde en stor Skudsikkerhed være nødvendig.

Da nu de Skibe, der i denne Tid krydser Nordsøen, fortrinsvis er svenske, norske og danske, og det ogsaa er disse Nationer, hvis Skibe er bleven ramt af de fleste Uheld, synes jeg, der maatte være en Mulighed for at disse Lande i Forening udsendte Fartøjer med det Formaal at tilintetgøre drivende Miner paa Sejlruten over Nordsøen. Naturligvis indser jeg, at Orlogsfartøjer ikke vil kunne afses hertil i denne Tid, men en Fiskedamper med en Kanon, af samme Slags som den, de norske Hvalfangere fører, vilde være tilstrækkelig. Fiskedamperen kunde jo sejle langs Ruten og selv observere en Del af Minerne, og vilde jo iøvrigt kunde faa Oplysninger af de mødende Dampere. Da Staterne selv hefter for en Del af Assurancen i denne Tid, er de jo ogsaa økonomisk interesseret i at formindske Faren for Skibene, saa Udgiften vilde jo ikke blive uoverkommelig.

H. T.

En Kommission mod Misforstaaelser. Under denne Overskrift skriver »Norg. Hand. og Søft.«: »Som allerede omtalt er der en inter-skandinavisk Kommission under Opsejling, som skal overveje Spørgsmaalet om Nedsættelse af Fragterne. Initiativet er dansk, og det er naturligvis blevet modt med Velvilje fra norsk Side. Om det vil føre til noget er jo et andet Spørgsmaal.

Vi har før udtalt os om Realiteten, med Hensyn til lavere Fragter. Vore Udtalelser i den Anledning er fuldt stemmende med, hvad Skibsfarts- og Handelsbladene i England har ytret om det samme Spørgsmaal.

Forretningsmænd, vi har talt med, er ogsaa alle enige om, at man ikke uden videre kan forandre Verdensfragtmarkedet.

Det er paa Forhaand absolut sikkert, at en saadan Kommission ikke vil føre til større positive Resultater end f. Eks. den socialistiske Fredskongres i Kjøbenhavn. Tiltrods herfor, tror vi, at det er godt, man faar en saadan Kommission. Der kan være noget Haab om, at den taabelige Agitation mod Skibsrederne paa Grundlag af de høje Fragter vil kunne tabe sig saalænge Kommissionen sidder. Den vil, hvis den sammensættes af retskafne Mænd med nogen Forretningsindsigt, paavise, at der ikke er noget særligt at bebrejde Skibsrederne i den Anledning. Endvidere vil den kunne lægge det klart for Pressen og den uforstaaende Almenhed, at de tre skandinaviske Lande tjener meget mere end de taber paa Fragterne.

En Erklæring fra Dansk Dampskibsrederiforening. Paa et den 23. ds. afholdt Møde vedtog »Dansk Dampskibsrederiforening« at udtale følgende i Anledning af Sagen angaaende Damperen »Skjoldborg«.

»Det er i Befragtningsforretning under almindelige Forhold en hyppig anvendt Fremgangsmaade, at Kontrakten (Certepartiet) mellem Befragter og Reder suppleres ved skriftlige eller mundtlige Aftaler, og ihvorvel det maa erkendes, at det under de ved »Skjoldborg«s Ankomst hertil foreliggende Forhold var uheldigt, at Damperen beordredes videre til Lübeck, maa man dog, efter hvad der er oplyst for Rederiforeningen, anse det for udelukket, at Hr. Generalkonsul Johan Hansen ved denne Disposition har haft personlig Vinding for Øje eller tilsigtet at skade Landets Interesser.

Rederiforeningen maa derfor tage bestemt Afstand fra de ved den offentlige Behandling af denne Sag fremkomne, for Generalkonsulen ærekrænkende Udtalelser.

I Tilslutning hertil undlader Rederiforeningen ikke at præcisere, at samtlige danske Dampskibsredere har erklæret under de nu herskende Krigsforhold overhovedet ikke at ville benytte saadanne Tillægsbestemmelser til Certepartier som ovenfor nævnt.

Til Forstaaelse af denne Erklæring kan anføres, at Damperen »Skjoldborg«, tilhørende det gamle og ansele Rederi C. K. Hansen, af Aarhus Korn- og Foderstof-Kompagni var befragtet med en Ladning Korn fra Amerika til dansk eller svensk Havn, men dog eventuelt ogsaa, i Følge en Tillægsbestemmelse til Certepartiet, kunde sendes til Tyskland. Af denne Tillægsbestemmelse benyttede det nævnte Kompagni sig og dirigerede Damperen til Lübeck, efterat den havde været opankret paa Frederikshavns Red, idet man gik ud fra den fejlagtige Forudsætning, at det her i Landet gældende Udførselsforbud mod Korn ikke ramte dette Tilfælde. Korn- og Foderstof-Kompagniet indgik senere i Anledning af denne Overtrædelse af et bestaaende Forbud paa i Mindelighed at erlægge en Bøde paa 10.000 Kr., medens der samtidig under denne Sags offentlige Behandling, navnlig fra en enkelt Side, reldedes meget skarpe Angreb paa Skibets Reder, Generalkonsul Johan Hansen.

Red.

De norske Sejlskibe kommer ud. Nu bliver der snart Liv blandt vore Sejlskibe, som har været oplagt siden Krigen brød ud, skriver »Breviksposten« den 9. Januar. I de sidste fjorten Dage er der her paa Egnen sluttet 14 Sejlskibe med Trælast til England i Januar og Februar — Minetømmer, Props m. m. Fragterne drejer sig om 30 sh. Sandsynligvis vil man til Foraaret

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 bagfatter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

98. Danmark. Gjedser. Rødsand S. Klokketønde atter paa Plads. Klokketønden *Rødsand S.* er atter paa Plads. 54° 32' (42') N. 11° 56' (25') E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/75. København 1915.)
99. Sverrig. Simrishamn. Fyr slukket. („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 3/30. Stockholm 1915.)
Da Dybden i Indløbet til Havn kun er 2,4 m paa Grund af Ilavne molens Beskadigelse, holdes Fyrene slukkede indtil videre. 55° 33½' N. 14° 21½' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/75. København 1915.)
100. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Skydegøvelser. („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 3. Stockholm 1915.)
Naar der i 1915 finder mindre Skydninger Sted fra Fæstningen *Vaxholm*, vises fra Skydepladsen 2 røde Kugler (den ene over den anden) eller 2 røde Kuglelanterner (ligeledes).
Ved Skydning paa *Trällufvet* og i *V. Sazarfjärden* vises fra Signalmasten paa *Tisterö* 1 rødt Flag eller 2 grønne Kuglelanterner (den ene over den anden). *Tisterö*: 59° 26' N. 18° 24' E.

101. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Vaxholm. Telegrafledning. („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 3/27. Stockholm 1915.)
En Telegrafledning er ført tværs over Sundet mellem *Vaxholm Fort* og *Rindö*. Ledningens Højde over Vandet er c. 40 m. *Vaxholm*: 59° 24¼' N. 18° 21½' E.
102. Sverrig. Bottniske Bugt. Grundkallen Fyrskib inddraget. Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Gävle* er *Grundkallen Fyrskib* inddraget. 60° 29' 57" N. 18° 54' 25" E.

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

103. Danmark. Sundet. Taarbæk. Brøster afmærkes. I den nærmeste Fremtid vil der blive udlagt en grøn Vragvager med 2 grønne Flag NE. for Resterne af Brohovedet N. for *Taarbæk* Havn. 53° 47' (34") N. 12° 35' (53") E. (Kort Nr. 210, 248, 249 og 250. Danske Lods Side 287. Som-Fort. Side 36.) (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/75. København 1915.)

119. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Pungoteague Creek. Hack Neck Shoal. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 52/4183. Washington 1914.)
Paa N.-Enden af *Hack Neck Shoal* er tændt et rødt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s. Rød Fyrbaake i c. 2½ m Vand. 37° 40' 10" N. 75° 53' 18" W.

120. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Pocomoke Sund. Guildford Flats. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 52/4184. Washington 1914.)
Paa Yderenden af *Guildford Flats* er tændt et hvidt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s. Rød og sort Fyrbaake i c. 2 m Vand. 37° 50' 55" N. 75° 47' 10" W.

121. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Tangier Sund. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 52/4185. Washington 1914.)
I Indløbet til *Manokin* Floden er følgende Fyr tændt:
1. *Manokin River* røde Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s. Rød Fyrbaake i c. 2½ m Vand. 38° 06' 06" N. 75° 53' 10" W.
2. *St. Pierre Island* hvide Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s. Sort Fyrbaake paa SE.-Enden af Grunden. 38° 07' 24" N. 75° 51' 00" W.

122. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Patuxent Floden. Battle Creek Shoal. Fyr tændt. Tønde inddraget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 52/4186. Washington 1914.)
Paa SW.-Enden af Grunden ud for *Battle Creek* er tændt et hvidt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s. Rød Fyrbaake i c. 2 m Vand. 38° 25' 51" N. 76° 36' 33" W.
Battle Creek Shoal Spirtønde 12 er inddraget.

123. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Potomac Floden. Fyr tændt. Tønde inddraget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 52/4188. Washington 1914.)
Følgende Fyr er tændte:
1. *Gluyton Wharf* hvide, faste Fyr. Fyrvæl paa Yderenden af Værftet. 38° 36' 40" N. 77° 08' 17" W.
2. *White Stone Point* hvide, faste Fyr. Sort Fyrbaake i c. 1½ m Vand. 38° 41' 18" N. 77° 07' 08" W.
3. *Rosier Bluff* hvide, faste Fyr. Fyrbaake i c. 1½ m Vand. 38° 46' 03" N. 77° 02' 06" W.
4. *Rosier Bluff* Spirtønde 53 er inddraget.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

124. Italien W.-Kyst. Spezia Bugt. Cadimare. Tønde ombyttet med Lystønde. („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 8/12 og 12/16. Genova 1915.)
Tønden med Flag, som laa ved E.-Enden af Arbejdsstedet ved Bølgebrøderen, der bygges ved *Cadimare* er ombyttet med en Lystønde, der viser rødt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s. Tønden ligger i Bølgebrøderens Forlængelse 750 m fra Inderenden, 980 m 69° (misv. E. t. N.) fra *Cadimare* Klokketaarn og 158½/8 (misv. S. t. E.) fra Fyret paa *Lagora* Bølgebrøder. Man skal holde E. om Lystønden. *Cadimare*: 44° 05' N. 9° 49¼' E.

125. Italien W.-Kyst. Capraia. Oplysning om Fyr. („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 16/28. Genova 1915.)
Fyret paa Havnehovedet ved *Capraia* er synligt hele Horisonten rundt. 43° 03' 00" N. 9° 50' 14" E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 104. Danmark. Kattegat. Isefjord. Hundsted Havn SW. Puller.**
 I Indløbet af *Isefjord* er fundet følgende Puller:
 1) En Puller med 6,5 m Vand. 55° 57' 53" N. 11° 50' 34" E.;
 2) En — — — — 6,0 m — — 55° 57' 40" N. 11° 50' 34" E.;
 3) En — — — — 5,0 m — — 55° 57' 32" N. 11° 50' 33" E.;
 4) En — — — — 6,5 m — — 55° 57' 26" N. 11° 50' 28" E.
 (Kort Nr. 258. Danske Lods Side 514.)

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

- 105. Nordsøen. Drivende Sømærke.**
 Føreren af Damperen *Robert* rapporterer, at han den 14de Januar d. A. paa c. 56° 45' N. 4° 35' E. passerede en stor rød og hvid tænnet Tønde med Topbetegnelse. Tønden var mærket „*Northern Gabbard*“.
 7 Sm W. for foranævnte Tønde passeredes en Kugletønde med 5 opstaaende Knopper paa den ene Side.
- 106. England. Ransgate SE. Vrag.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 47. London 1915.)
 Vraget af Damperen *Stranton* ligger 3,6 Sm 132° (misv. SE. t. S.) fra Fyret paa *Ransgate* E.-lige Molehoved. Mindste Dybde over Vraget er 1,5 m ved Lavvande. 51° 17 1/4' N. 1° 29 3/4' E.
- 107. England. Themsen. Black Deep. Vrags Beliggenhed.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 46. London 1915.)
 Vraget af den sunke Skonnert i *Black Deep* ligger c. 1 Sm SE.-ligere end tidligere angivet. Vraget bor alægges i Kortene. Vragets Plads: 51° 46' 39" N. 1° 34' 48" E. (eng. Kort Nr. 2052).
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/87. København 1915.)
- 108. England. Galloper Banke NW. Vrag.**
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 10/85. 1-a-Gravenhage 1915.)
 Damperen *Agamemnon* har stødt paa et Vrag 7 Sm 328° (misv. N. t. W. 1/2 W.) fra *Galloper Fyrskib*. Af Vraget er kun en Ladebom synlig. c. 51° 49 1/2' N. 1° 51' E.
- 109. England. Yarmouth Roads. Paubud.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 45. London 1915.)
 Det er indtil videre forbudt alle Skibe med Undtagelse af aabne Baade at være under Gang paa *Great Yarmouth Roads* i Tiden fra 1 Time efter Solnedgang til 1 1/2 Time før Solopgang. *Yarmouth Roads*: 52° 36' N. 1° 45' E.
- 110. England. Sheringham Shoal. Vrag.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 48. London 1914.)
 Et Vrag med Masterne over Vandet er sunket c. 1 Sm NE. for *East Sheringham* Tønde. 53° 03' N. 1° 15' E.

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

- 111. England. Portland. Skydning.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 41. London 1915.)
 Skjydeovelselser fra Skibe, som ligger i *Portland* Havn, vil fremtidig finde Sted uden nærmere Bekendtgørelse, og det vil derfor være farligt at komme ind paa et Areal, der begrænses: a) Mod Nord af en Linie trukket fra N.-tønden af den ydre Bølgebrøder i Retning 97° (misv. ESE.) indtil *St. Albans Head* pejles i 18° (misv. NE. t. N.). b) Mod Syd af en Linie trukket fra S.-tønden af den ydre Bølgebrøder i Retning 119° (misv. SE.) indtil *St. Albans Head* pejles i 18° (misv. NE. t. N.). c) Mod Øst af en Linie, der forener E.-Bønderne af de under a og b nævnte Linier. d) Mod Vest af den ydre Bølgebrøder.

- 112. Skotland. Three Island. Gott Bay. Skær.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 44. London 1915.)
 Et Skær med under 2 m Vand ligger omtrent 0,6 Sm 132° (misv. SE. t. S. 1/2 S.) fra det røde, faste Fyr paa Yderenden af Pieren i *Gott Bay*. 56° 30 1/4' N. 6° 47' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 113. Frankrig. Goulet de Fromentine. Fyr forandres.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 8/3. Paris 1915.)
 I Løbet af 1915 vil Ledelyrene ved *Goulet de Fromentine* blive slukkede og erstattede af et Vinkellyr, der viser fast hvidt, rødt og grønt Lys. Lyset er:
 1. hvidt i Pejlinger fra Land til 270°;
 2. grønt i — — — — 270° til c. 293°;
 3. hvidt i — — — — c. 293° - c. 300°;
 4. rødt i — — — — c. 300° - Land.
 Grænserne 293° og 300° mellem den hvide Lysvinkel og de tilstødende farvede Lysvinkler forandres efter Grundenes Beliggenhed. Flammens Højde: 23 m. Lysevne: 13 Sm for hvidt, 8 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Hvidt, 8 m højt Taarn. Fyret kan være tændt til Forsøg. 46° 53' 22" N. 2° 08' 35" W.
- 114. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Vrag borttaget.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 52/4174. Washington 1914.)
 Vraget af Skonnerten *Alma A. E. Holmes*, der var sunket c. 7 1/2 Sm NE. for *Graves Fyr*, er borttaget og Almærkingen inddraget. 42° 27' 27" N. 70° 45' 37" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 73/2218. København 1914.)
- 115. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Kap Cod. Chatham. Rednings-Station flyttet.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 52/4175. Washington 1914.)
Chatham Rednings-Station er flyttet c. 1 1/2 Sm N. efter til *Morris Island*. c. 41° 39' 27" N. 69° 57' 25" W.
- 116. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Xantucket Sund. Pollock Rip Slue. Tønde flyttet.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 52/4177. Washington 1914.)
Pollock Rip Slue Tønde 2 er flyttet c. 180 m i Retning 1° (misv. N. t. E. 3/8 E.). Den ligger nu i c. 9 m Vand 100 1/2° (misv. SE. t. E. 3/4 E.) fra *Monomy Point Fyr* og 128 1/2° (misv. SE. t. S.) fra *Monomy Rednings-Station*. *Monomy Point Fyr*: 41° 33' 34" N. 69° 59' 39" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/82. København 1915.)
- 117. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Vineyard Sund. Woods Hole Passage. Fyr forandres.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 52/4179. Washington 1914.)
 Omtrent den 1ste Marts 1915 foretages følgende Forandringer:
 1. *Grassy Island Ledge Fyr* forandres til at vise hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., 41° 31' 16" N. 70° 40' 36" W.
 2. *Middle Ledge* 2 røde, faste Fyr forandres til 1 rødt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., 41° 31' 07" N. 70° 41' 03" W.
- 118. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Lys-, Fløjte- og Undervandsklokkekønde atter paa Plads.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 52/4182. Washington 1914.)
 Lys-, Fløjte- og Undervandsklokkekønden 2 C B er atter paa Plads. 36° 51' 50" N. 75° 51' 00" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 68/2236. København 1914.)

Uddrag af Notices to Mariners.

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

No. 4. Japan—Kinsiu, Nagasaki Approach. In jima—Alteration in character of light. Position. On Io hana. Lat. $32^{\circ} 42\frac{3}{4}'$ N., long. $129^{\circ} 45\frac{1}{2}'$ E. New abridged description. Lt. Gp. Fl. (4), ev. 30 sec., 205 ft., vis 21 m. Details. The fixed light has been replaced by a group flashing white light, showing a group of four flashes every thirty seconds, thus: 4 flashes in quick succession.

15 secs.
Remarks. The new light has a power of 18,000 candles. Note. The other details of the light remain unchanged. (Notice No. 4 of 1915, dated 1st January.)

Charts affected. No. 2415, Nagasaki harbour. No. 2387, Io jima to Nadam jima. No. 359, Nagasaki to Karatsu with the Goto islands. No. 358, Western coasts of Kinsiu and Nippon. Kinsiu, and Shikoku, &c. No. 1263, China sea. No. 781, Pacific ocean, north-west sheet. No. 2459, North-west Pacific ocean, &c. Publications. List of Lights, Part VI, 1914, No. 1889, No. 3480, Shantung promontory to Nagasaki. No. 2412, Amoy to Nagasaki. No. 2347, Nippon, Japan Pilot, 1914, page 461.

No. 15. China Sea—Banka, North-East Coast. Goat reef—Light-buoy established. Former Notice. No. 311 of 1914. Position. To the southward of the reef, at a distance of 3 cables, 180° (S. 1° E. Mag.), from the site of the former Light-buoy. Lat. $2^{\circ} 12\frac{1}{4}'$ S., long. $106^{\circ} 29\frac{1}{4}'$ E. Description. A Light-buoy painted black, exhibiting a flashing white light. Remarks. The Light-buoy referred to above, reported in the former Notice as having been destroyed, is now to be expunged from the charts. Variation. 1° E. (Notice No. 15 of 1915, dated 4th January.) 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. I., 1906, page 530; Revised Supplement, 1913.

No. 18. Malacca Strait. Penang harbour—Existence of a wreck. Position. At a distance of 5 cables, 46° (N. 45° E. Mag.) from Fort Cornwallis Lighthouse. Lat. $5^{\circ} 24\frac{3}{4}'$ N., long. $100^{\circ} 21'$ E. Description. Sunken wreck with mast showing 12 feet at low water. Remarks. The bow and stern of the wreck are marked by sampans exhibiting red flags by day and red lights by night. Note. The note "Wreck (1914) marked by red lights" is to be inserted against this wreck on the charts. Variation. 1° E. (Notice No. 18 of 1915, dated 6th January.)

Charts affected. No. 3732, Penang harbour. No. 1366, Penang harbour and approaches. Publication. China Sea Directory, Vol. I., 1906, pages 170, 171.

No. 42. China, North-East Coast—Lo Shan Bay. Hsiau tau bay approach—Existence of a rock. Position. In the southern approach to Hsiau tau bay, at a distance of $6\frac{1}{2}$ cables, 347° (N. 9° W. Mag.), from Data rock. Lat. $36^{\circ} 15\frac{3}{4}'$ N., long. $120^{\circ} 42'$ E. Depth. $2\frac{1}{2}$ fathoms, rocky bottom. Variation. 4° W. (Notice No. 42 of 1915, dated 15th January.)

Charts affected. No. 3735, Cape Yotau to Tau Tsui head. No. 1255, Kyan chau bay to Lai chau bay. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 426.

se vor Sejlflaade ligesom i de gode, gamle Dage drage til Kanada for at hente Trælast, da Noteringerne for Kanada nu viser sejlbare Rater. Der er noteret op til 80 sh. Kanada—England mod 40—50 sh. for Krigen.

Oprindelsescertifikater til Australien. Udenrigsministeriet meddeler i Henhold til Telegram fra det kgl. Gesandtskab i London: Fra den 1. Februar vil der blive forlangt Oprindelsescertifikater underskrevet af vedkommende britiske Konsul for alle Varer, der fra Danmark og andre neutrale Lande udføres til Australien, uden Hensyn til den enkelte Varesendings Værdi. Certifikaterne udfærdiges efter de samme Skemaer, som anvendes ved Udførsel af Varer til England.

Salg af prisetagne Skibe i England. Paa Foranledning af en Henvendelse fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har Handelsministeriet meddelt Repræsentationen, at Udenrigsministeriet har tilskrevet det saaledes:

Under Henviisning til det kgl. Ministeriums Skrivelse af 17. November f. A., angaaende Salg af prisetagne Skibe i England, meddeler Udenrigsministeriet i Henhold til en fra den danske Gesandt i London modtaget Indberetning, at Borgere i neutrale Stater vil kunne købe alle Slags Sejlskibe af denne Art, derimod ikke Dampskibe.

Virkningen af en sprængt Mine. En engelsk Mine, som var drevet i Land paa den norske Kyst, blev sprængt paa en Grund Nord for Horten. Sprængningen blev foretaget for at konstatere Virkningen. Det

Fartøj, som Minevæsnets Følk var om Børd paa, laa 500 Meter fra Minen, da denne sprang. Stykker af den blev slyngel omkring indtil 800 Meter fra selve Minen: de faldt i Søen rundt omkring Minevæsnets Skib. Trykkel af Eksplosionen mærkede man temmelig stærkt i en halv Mils Afstand, lige op til Horten. Fisk blev dræbt i 50 Meters Dybde.

(Nord. Sjøfb.)

Søminer. To Søminer er den 22. ds. inddrevne henholdsvis paa Sønderho Strand og paa Mano Strand. Begge Minerne er nu blevet uskadeliggjort.

Dødsfald. Forhenværende Skibsinspektør ved Statsbanerne J. H. Elmquist er den 21. ds. afgaaet ved Døden i en Alder af 84 Aar. Afdøde blev i 1853 efter at have taget Styrmandseksamen ansat som Styrmand ved Store Belt Overfarten.

I 1886 udnævntes han til Skibsinspektør, og beklædte denne Stilling med megen Dygtighed til Slutningen af Aarhundredet, da han tog sin Afsked.

Dansk Vicekonsul i Karlshamn Fritz Beyer er den 23. ds. afgaaet ved Døden, 60 Aar gammel.

Passeret Vrag. Eshjerg, 26. Januar. Besætningen paa Kutteren "Vaagen", som er indkommet til Lemvig beretter, at Kutteren 30 Sømil Sydvest af Thyborøn Kanal har passeret Vraget af et Træskib, der i en Længde af 10—15 Fod flød 2 Fod over Vandfladen. Samme Sted laa to Miner af forskellig Konstruktion.

(Ritz. Bur.)

Passerede Miner. Skibsmæglerfirmaet B o r l i n d, B e r s e n & C o., G ö t e b o r g, meddeler, at K a p t a j n K n u d s e n, Forer af »Duncrag« af Kristianssand, rapporterer, at han paa Rejsen fra Kristianssand til G ö t e b o r g, den 21. ds., med Skagens Fyr i SØ. og paa en Afstand af 30' fra nævnte Fyr passerede fire Miner. Disse var, da de passeredes, kun c. 8 Fod fra Fartøjet. Samtidig observeredes en hel Del Vraggods, Sildegarn samt en større Fiskerbaad med Kølen i Vejret.

Sejladsen paa Archangel ophørt. Til The Baltic and White Sea Conference telegraferes den 23. ds.: Isbryderen beskadiget, Skibsfarten ophørt.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

De tyske Priseretssager. — S/S. »Alfred Hage«.

Foreningen giver her en Oversættelse af Dommen i denne Sag. Naar man speicell tager den, er det, fordi Priseretten her giver en mere udførlig Motivering af sit Standpunkt og i Dommene for de andre Skibe henviser til Argumentationen i Dommen over S/S. »Alfred Hage«. Dommen er saalydende:

I Rigets Navn:

I Priseretssag angaaende den danske Damper »Alfred Hage«, Hjemsted Kjøbenhavn, har den kejserlige Priseret i Kiel i sin Session den 8. December 1914 i Kiel, i hvilken har deltaget:

1. Senatspræsident B i t h o r n som Formand,
2. Købmand og Præsident for Handelskammeret K a l l s e n,
3. Kontreadmiral z. D. v o n B a s e w i t z,
4. Direktør for Landsretten, D r. M e y e r - L ü r s s e n,
5. Skibsreder S u c k a u som Bisiddere

kendt for Ret:

Dampskibet »Alfred Hage« tilligemed sin Ladning vil være af konfiskere. Rederiets Reklamation afvises. De ved Reklamationen opstaaede Omkostninger paalægges Rederiet.

Grunde:

Den 16. Oktober 1914 blev den danske Damper »Alfred Hage« under dansk Flag opbragt i aaben Sø udenfor Neutralitetsgrænsen omtrent fire Sømil Øst for Falsterbo Fyrskib af den tyske Krydser »Hertha«. Damprens Ladning bestaar af Grubetræ, som var bestemt fra Nyborg, Haparanda Distrikt i Sverig, til Newcastle i England. Konnossementet lyder paa Trælastfirmaet P y m a n, B e l l & C o. i Newcastle. Skibets Redere, Firmaet S v e n d s e n & C h r i s t e n s e n i Kjøbenhavn, har paa reglementmæssig Maade og i rette Tid nedlagt Paastand paa Frigivelse af Skibet og Lasten saavel som paa Skadeserstatning. Derimod har den kejserlige Kommissær overensstemmende med Priseretsforordningens Pgr. 25 indstillet paa, at Prisen frigives, men samtidig paa, at Retten udtaler, at den hidtidige Beslaglæggelse er retfærdiggjort ved Priseretforordningens Pgr. 33. Den kejserlige Kommissær anser med Hensyn til Lasten, at det er nogenlunde godtgjort, at det drejer sig om privat Ejendom, og at Ladningen ikke er bestemt til Brug for Stridsmagten. Det reklamerende Firma (Rederiet) har fremlagt Certeparti og forskellige Attester med videre. I Overensstemmelse med den tyske Priseretforordning af 30. September 1909 Pgr. 32, 33 og Pgr. 41 er den danske, altsaa neutrale, Damper, underkastet Konfiskation, naar den transporterer betinget Kontrabande. Grubetømmer (Props) er i Følge Pgr. 23 Punkt 9 i Priseretforordningen af 30. September 1909 og i Følge de Sagkyndiges Betænkning at anse som Brændsel. I Følge den lovlige Fortolkning i Rigslovbladet af 17. November 1914 Nr. 99 kan der ikke længer være

nogen begrundet Tvivl herom. I Følge Udtrykkene i Bekendtgørelsen af 17. November 1914 (»Punkt Nr. 9 bliver saaledes at forstaa«) drejer det sig nemlig om en autentisk Fortolkning med tilbagevirkende Kraft lige til Begyndelsen af Krigen, saaledes at denne lovlige Fortolkning ogsaa maa finde Anvendelse paa det foreliggende Tilfælde. Newcastle i England er i Følge den tyske Bestemmelse, som det alere kommer an paa i denne Henseende, en af Fjendens befæstet Plads i den Betydning, hvori Priseretforordningens Pgr. 32, 33, 34 og 35 tager disse Ord, saaledes at Varesnes fjendtlige Bestemmelse uden videre anses som fuldt bevisl. Forskrifterne i Pgr. 32 og 33 i Priseretforordningen svarer til Artikel 33 og 34 i London-Deklarationen af 26. Februar 1909. Med Rette udtales det i denne Deklaration ved Fortolkningen af Artikel 34, at i Almindelighed bliver Forsendelserne af Kontrabandeverer ikke udtrykkelig ekspederet til Militærmyndighederne eller den fjendtlige Stats Forvaltningssted. Den sande Bestemmelse bliver mere eller mindre tilsløret. Ganske vist skal det paahvile den opbringende Krigsmagt at bevise denne for at retfærdiggøre Beslaglæggelsen; men man har anset det formaalstjenligt at opstille Formodninger i Særdeleshed med Hensyn til Beskaffenheden af den Plads, hvortil Varen er bestemt. Her skal i Særdeleshed komme i Betragtning en af Fjendens befæstede Pladser eller en Plads, som tjener den fjendtlige Stridsmagt som Basis. Ordlyden af Pgr. 33 i Priseretforordningen, i Følge hvilken Retsformodningen nærmest kun gælder for Kommandanten for det opbringende Skib, forklæres uden Vanskelighed derved, at Priseretforordningen, omendskønt den tillige er en Retsforordning, dog overalt er iklædt Formen af en Anvisning til den Kommandant, som i første Linie har at beskæftige sig med den, men der mangler enhver Tilknytning for den Paastand, at Retsformodningen, afvigende fra og i Strid med London-Deklarationen, ikke skulde bibeholde sin Betydning for Priseretsforfølgelsen. Heller ikke kan der vindes noget Holdepunkt herfor i Priseretsforordningens Forskrifter. Priseretten gaar følgelig ud derfra, at der i Overensstemmelse med London-Deklarationen, indtil det modsatte bevises, i Almindelighed bestaar en Retsformodning, hvorefter enhver Forsendelse, der kommer ind under Priseretforordningens Pgr. 23, anses som Krigskontrabande, naar den er bestemt til en af Fjendens befæstede Pladser. Uden en saadan Retsformodning vil man ogsaa praktisk talt ikke kunne komme nogen Vej. Følgelig har det reklamerende Rederi paa sin Side at føre det fulde Bevis mod den opbringende Krigsmagt for, at Lasten ikke var bestemt til Brug for den engelske Stat, skønt den i Følge sin Art er at anse som Brændsel og var bestemt til en af Fjendens befæstede Pladser. I Følge sin Natur er dette Modbevis overmaade vanskeligt at skaffe til Veje. Den Udtalelse i en af de fremlagte Attester, at Pitproppen var aflastet for privat Regning af Trælastimportørerne Pyman, Bell & Co., har ingenlunde nogen væsentlig Betydning, da Skibsladninger, som i Krigstid er bestemt for en fjendtlig Stat, regelmæssig ikke er adresseret til Staten eller Statens Myndigheder, men heller ikke tilkommer der de yderligere fremlagte Attester og Bevidnelser nogen afgørende Beviskraft. For saavidt det drejer sig om embedsmæssige Erklæringer fra neutrale Konsulater og Gesandtskaber, saa gaar Priseretten ubetinget ud fra, at Udstederne af de enkelte Attester har været fuldt overbevist om Rigtigheden af, hvad de har bevidnet, men i Følge sin Art er Indholdet af, hvad de neutrale Embedsmænd kan bevidne med Hensyn til de faktiske Forhold meget indskrænket, saaledes som det ogsaa uden videre fremgaar af Bevidnelserne. Efter sit Indhold fremtræder de langt mere som Domme end som Udtalelser vedrørende Kendsgerninger, og desuden fremgaar det kun i ringe Grad af dem, hvorpaa Udstederens Overbevisning grunder sig. Efter Priserettens Formening formaar de ingenlunde at tjene som virkelig Bevis for, at Minetømmeret til syvende og sidst mod den opstillede Retsformodning ikke var bestemt til Brug for den fjendt-

lige Stridsmagt. Da der ikke foreligger videre Bevismateriale, bliver den af Omstændighederne ikke modsagte Retsformodning for, at Trælasten er bestemt for den fjendtlige Stat, fuldt ud bestaaende. Men saa er Skib og Last, som helt ud bestaar af Grubetommer i Følge Pgr. 44. Afsnit 2 af Priseforordningen underkastet Konfiskation, og om Skadeserstatningsfordringer kan der overhovedet ikke være Tale, medens Omkostningerne ved Reklamationen i Følge Pgr. 37 i Priseretsforordningen falder den til Last, som har fremsat Reklamationen.

Undertegnet:

Bethorn. Meyer-Lürssen.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Danmark, Sverig og Norge til Vest paa er der nu nogle flere Fragter i Markedet til ret høje men forskellige Rater, og nogle af de oplagte Sejlere er placeret, dels for prompt og dels for senere Afsejling, som man maa være tilfreds med efter en langvarig Oplægning. Der viser sig inidlertid Vanskeligheder med at faa Besætninger, saa at Rederne er forsigtige med at slutte, for Mandskab er sikret, dog tør man haabe, at den danske Sømandsstand under de eksisterende Forhold ikke vil staa tilbage for Nabolandenes Sømand, hvor flere Sejlere er i Fart.

Fra Kanada er ligeledes sluttet nogle Sejlere pr. Maj — Juni til Rater omkring £ 5 pr. Stdr. skaaren Last.

For Kullaster fra Østbritannien til danske Havne noteres 16 à 18 £ pr. Keel efter Størrelse og Losseplads.

Angaaende de mindre Skibe er det fra Provinserne stadig ret stille med Kornlaster; ogsaa med Cementtrafikken er det daarligt, og fra Aalborg afgaar saaledes flere Skibe ledige. Kjøbenhavn har i Øjeblikket færre Laster, men har nogenlunde hævdet Fragtniveauet, saaledes sluttedes for Bomuldsfrøkager til Stege 7 Kr., Østbornholm 7 Kr., Majs til Hobro 7 Kr., Gilleleje 5 Kr., Svaneke 6½ Kr., samt for Hvede til Kolding 6 Kr. Endnu ligger flere Importdampere og venter paa Losseplads, hvorpaa der er stærk Mangel saa vel som paa Pakhusplads.

Havarier og Forlis.

Pamela, Trawler af Hull, er strandet paa Talknafjord, Island. Mandskabet reddet.

Kronborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom paa Grund paa Skadegrunden, Øst for Sletterhage. Skibet har Assistance. Ladningen bestaar af Korn og Fødestoffer. Efter senere Meddelelser er Skibet bragt flot af Svitzers og ind til Aarhus for Dykkerundersøgelse.

Transport, svensk Damper, er for nogle Dage siden grundstødt ved Vojsnæs og løbet fuld af Vand. Skibet har Assistance.

Harald, Dpsk. af Malmö, som var grundstødt ved Højen, er bragt flot af Svitzers, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fabriker C. M. Hess og Konsul Becker Christensen i Vejle, har købt Dampskibet »Hamlet» af Skibsreder Peter Brown, Kjøbenhavn. Damperen er paa 1,650 Tons; den ligger for Tiden i London og vil blive overtaget af Køberne, naar den kommer tilbage til dansk Havn.

Den for Priseretten i Hamburg inddragne russiske Bark »Pleions», der er 1,093 Netto-Reg.-Tons og som, ladet med Asfalt, var paa Rejse fra Trinidad til Bremen, er med Inventar bleven solgt til Danmark som højsthydende for 33,500 Kr.

Den 23. ds. blev hos A/S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft en ny Damper sat i Vandet.

Skibet, der ved Aføbningen fik Navnet »Gullfosse», bygges for Regning af Eimskipafjelag Islands, Reykjavik.

Dampskibsselskabet Dania i Esbjerg, har i disse Dage købt den svenske Damper »Grovelil» af Landskrona, stor 3,200 Tons. Damperen, der for Øjeblikket ligger i Stockholm, faar nu Navnet »Mary», og skal fores af Kaptajn Clausen, tidligere Forer af »Nelly».



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Vesterhavet. Anna, Winslow, pass. Beachy Head 24./1. for London. — Marie, Nielsen, afg. London 24./1. til Aalborg. — Gerda, Rasmussen, pass. Hirtshals 24./1. for Korsør. — Karla, Winther, ank. Kjøbenhavn 23./1. — Nordsoen, Nielsen, ank. Burntisland 23./1. — Yrsa, Larsen, ank. Liverpool 23./1. — Johanne Mikkelsen, ank. Svendborg 23./1. — Olga, Christensen, afg. Nyborg 23./1. til Methil. — Nancy, Iversen, ank. Leith 22./1. — Nexos, Basse, afg. Hull 22./1. til Odense. — Hebe, Gregersen, ank. Halmstad 22./1. — Thyra, Lund, ank. Kjøbenhavn 23./1. — Fylla, Brinch, ank. Leith 20./1. — Lau, Thøgersen, ank. London 20./1. — Bodil, Nondal, ank. London 20./1. — Nora, Jensen, ank. Hull 20./1. — Valborg, Jønsen, afg. Ardrossan 19./1. til Ceuta. — Cito, Toft, ank. Horsens 25./1. — Dagmar, Sørensen, pass. Cap Wrath 24./1. for Liverpool. — Ulla, Pedersen, pass. Kjøbenhavn 25./1. for Algociras. — Ellen, Hansen, ank. Hartlepool 25./1. — Nerma, Degn, afg. Liverpool 25./1. til Kjøbenhavn.

Det østasiatiske Kompagni. Natal ank. Frederiksstad 24./1. udg. — Biutang ank. Cardiff 24./1. udg. — Selandia pass. Perim 25./1. udg. — Arabien afg. Kristiania 24./1. udg. — Indien pass. Perim 25./1. udg. — Transvaal ank. Corral 18./1. udg. — Paugan afg. St. Thomas 24./1. udg. — Rhodesia afg. Panama 17./1. udg. — Siam pass. Flores Island 20./1. udg. — Fionia afg. St. Thomas 24./1. udg. — Samui afg. Norresundby 20./1. udg. — Bandon pass. Gibraltar 23./1. hjemg. — Tranquebar afg. Port Said 19./1. hjemg. — Tongking afg. Shanghai 11./1. hjemg. — Cathay afg. St. Thomas 13./1. hjemg. — Jutlandia afg. Panama 17./1. hjemg. — St. Croix pass. Gr. Yarmouth 22./1. hjemg. — Annam afg. Sydney 9./1. hjemg. — Kina afg. Las Palmas 25./1. hjemg. — Heimdal, Helga, Vaaben Hansen, ank. London 16./1. — Martha, Christensen, ank. Kjøbenhavn 27./1. — Elua, Rathje, ank. Hartlepool 24./1. — Therese, Pedersen, ank. Kjøbenhavn 24./1. — Harriet, Larsen, ank. Glasgow 23./1. — Dagny, Therkildsen, ank. Marseille 19./1. — Simone, Olesen, ank. Marseille 20./1. — Jeanne, Olsen, ank. Tynen 24./1. — Vera, Risø, afg. Newport 25./1. — Daisy, Jørgensen, ank. Havrorod 21./1. — Annine, Leth, afg. Monaco 24./1. — Betty, Lagesen, afg. Baltimore. 8./1.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shoukoff, Harboe, afg. Kjøbenhavn 21./1. til Yarmouth. — Johan Siem, Wittenkamp, ank. Aalborg 24./1. — Harald Klitgaard, Nielsen, afg. Aalborg 23./1. til Newcastle. — Russ, Petersen, ank. Aarhus 24./1. — Wladimir Savin, Folkenberg, afg. Newcastle 25./12. til Galveston. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Galveston 2./1. til Aalborg. — Michail Ouchoukoff, Harboe, ank. Vejle 26./1. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Newcastle 25./12. til New Orleans. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Newcastle 24./1. — Helmer Moreh, Christensen, ank. Newcastle 25./1. — Newa, Dahl, afg. Newcastle 13./1. til Galveston.

Dania. Mary, Clausen, pass. Hirtshals 25./1. for Newcastle. — Ely, Lorentzen, ank. Kjøbenhavn 20./1. — Nelly, Schultert, afg. Newport 22./1. til Gibraltar. — Lilly, Sørensen, afg. Nantes 21./1. til Liverpool. — Alexy, Sørensen, ank. Rouen 16./1. — Dagny, Thomsen, ank. Kjøbenhavn 25./1.

Brix Hansen & Co. John, Mathiasen, ank. Horsens 23./1. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Helsingør 25./1. — Nordpol, Nielsen, ank. Buenos Aires 14./1. — Fanny, Th. Nielsen, afg. Norfolk 14./12. til Buenos Aires.

Dampskibsselskabet Orion. Sirius, Møller, afg. Hørsens 6./1. til Baltimore. — Orion, Nielsen, ank. Helsingør 30./12.

Dampskibsselskabet Redby Havn. Freja ank. Rødbyhavn 22./1.

Era. Emanuel, Svane, ank. Fredericia 20./1. — Energi, Jensen, ank. Methil 23./1. — Erindring, Nielsen, ank. Methil 24./1.

Thurs. H. A. Hansen, Andreasen, ank. Kjøbenhavn 20./1.
— Petrine Hansen, Hansen, ank. Frederikshavn 23./1.

Sejlskibe.

Svendborg. Mine, Jørgensen, ank. Risør 23./1. — Martin Nisson, Jensen, ank. Thuro 25./1.

Æro. Hamlet, Rasmussen, ank. Figueira 18./1. — Juliana ank. Figueira 16./1. — Maagen, Mortensen, ank. Malaga 17./1. — Ellen, Nielsen, ank. St. Lucar 18./1. p. R. t. Sevilla. — Salus, Andersen, ank. Troon 20./1. — Karon, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 20./1. — Dana, Friis, ank. Kjøbenhavn 21./1. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Aarhus 23./1. — Jørgen, Olsen, Nielsen, ank. Nantes 23./1. — Regino, Koch, afg. Kjøbenhavn 21./1. — Zakæus, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 22./1. til Odense. — Nielsine, Christensen, ank. Svendborg 23./1. — Ludvig Braamsen, Groth, er ank. til Lissabon. — Ansgar, Jørgensen, ank. Lissabon 24./1. — N. Hansen, Albertsen, ank. Neapel 23./1. — Albertine, Madsen, ank. Kjøbenhavn 23./1. — Mars, Olsen, ank. Svendborg 23./1.

INDHOLD:

Ved Aarskiftet (Sluttet). — Kjøbenhavn, den 28. Januar 1915.
— Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger.



Indreg. Varemærke. 2, 3

„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.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige
Generalforsamling Lørdagen 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 3 Repræsentanter.
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.
- 3) Forslag om Forhøjelse af den Fru Knudsen tillagte Pension.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stif-
telsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregn-
skaberne for 1914 ville ligge til Eftersyn paa Forenin-
gens Kontor hver Søndag fra Kl. 11 $\frac{1}{2}$ —2 fra den
15. Februar d. A., fra hvilken Tid den trykte Oversigt
over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes
paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 20. Januar 1915.

P. B. V.

J. Møller.

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.:
Holmens Kanal 4, Telefon 1158, 1159 og 1160. „Danskellloyd“.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

egner 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 4108

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse: Kristiansgade 12.

Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.

Telefon Nr. 124, 1024 & 10124

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

Iegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenter i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal.

Telegram-Adresse: Copenzure

Telefon-Nr. 43

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i Kjøbenhavn

Iegner 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 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.

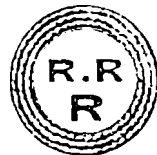
Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staalouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



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 1914 har frelst Mandskabet fra et Skib
af hvilken som helst Nationalitet fra overhængende
Fare.

Ansøgninger om Legatet kan indgives til Justits-
ministeriet inden Udgangen af Marts Maaned d. A.

Justitsministeriet, den 15. Januar 1915.

ZAHLE.

N. H. Glarbo,
Fm.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havariforsikring og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Klarering.

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

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. 8.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 208.

M. Clausen, København K.

Havnegade 47.
Telefon Central 1269.

Anbefaler:

Glarke, Chapman & Co. Ltd.'s anerkendte

Hejse- 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. Redningsbælter. — Originale Møllerups Smøreapparater.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundavall. — Rikstelefon: No 1511, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harna, Söderhamn, Sundevall, 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 & Søn's Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sell- 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 & Nanthin'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.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

Gustaf Svanijung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Svanijung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klassees

Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søesager).

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede 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 Udsæling.

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.

JURGEN OHLRAU

SKIBSMÆGLER

KIEL

Telegr.-Adr.:

Schiffsmakler Ohlrau.

Telefon: 6377.

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



OLSKIND
Bedste Olieøj Patent
Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæes overalt.

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

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herrekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

ZOOB. HAVE

i København

køber gerne for den brugbare Dyr.

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872)

anbefaler sig med Levering af alle Slags Baade.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

Chr. Schjorbecks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptougværk

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

Tlf. F. Nielsons Søn Tlf. 2014
2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt tilmoderne Priser.



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

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 r. Pettelinie 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 Udlandet.

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).

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og
midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværks-
arbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved
Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,

Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 187.

Frederikshavns Værft og Flydedok A/S

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

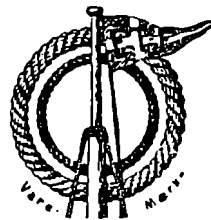
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

Hill-Madsen®

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh. Telef. 5269. Privat Tlf. Øbr. 2238x.



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/S

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 r. Pettelinie 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 Udlandet.

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.

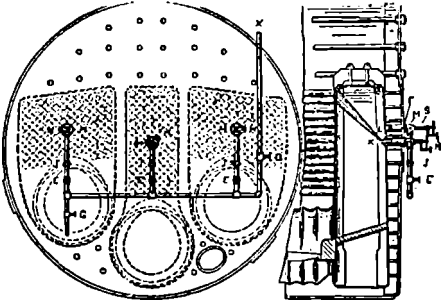
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 5.

Kjøbenhavn, Torsdag den 4. Februar 1913.

22. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Rensar for. Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at aabne Ilogkammerdørene, 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 — 1406
3063 — 3073

**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

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.

Compositioner

Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

**1/2s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)**



Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon 5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Kjøbenhavn

Flydedok og Skibsværft.

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

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

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let, blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og Presseningduge.

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.

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

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.
Ber 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 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, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skræksler 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“.

Internationale Agentur for Køb Salg og Bygning af alle Slags Sejl- og Dampskibe.

JULIUS OTT

HAMBURG 1.

Ferdinandstrasse 29. • Telegr.: Ott Friedrichshof.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

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

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. —

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

Kjøbenhavns Skipperforening.

Datter af Coffardcaptain Friedrich Vilhelm Jonassen Oline
Emille Andersens Legat til Understøttelse af 2 unge, værdige og
trængende Sømand, for dermed at sætte dem i Stand til at
tage Styrmandseksamen, vil den 16de Marts blive uddelt med
ca. 70 Kr. til hver. Ansøgninger med fornødne Oplysninger
og Attestationer indgives til Kjøbenhavns Skipperforenings
Bestyrelse, Holmens Kanal Nr. 18, 2den Sal, inden 6te Marts
d. A.

Kjøbenhavn, i Februar 1915.

P. B. V.
Jacob Møller.

Ankere, Kjæder, Tougværk

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

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

LANDMANDSBANKEN

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

De private Assurandører lim.

I Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse: Private.

Telefon Nr. 6 og 4106

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 000,050.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agentur
de fleste Provinsbyer.

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 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 266 og 10756

Forlang

overalt



**Mejeriet
Pasteur**
Odense,
Danmark

Tysktalende Maskinister

søges som Overfyrbøder i stort Kædelhus, eller som Op-
synsmand ved Maskin-Bedriften i en større Brunkuls- og
Briketfabrik. Henvendelse til Ingeniør Steg, Gruhlwerk,
Kierberg bei Cöln, Tyskland.

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

Remington,

eneste Skrivemaskine med

Key Set Tabulator,

ny epokegørende Opfindelse.

L. Kristensen, 27, Vestergade.

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. 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.

Moterskonnert.

En dygtig Fører, der evt.
vil interessere sig med nogen
Kapital i en større Skonnert
(ca. 50) Tons d. w.), søges.
Billet mrkt. „5636“ modtager
Buchstrupe Ann.-Bur., Aarhus.

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

Berg & Larsen
Nyhavn 53, Kjøbenhavn,
og
Chr. Schjorbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Befraktare.

På Skeppsmäklarekontor i
södra Sverige finnes genast
plats för yngre drittig befrak-
tare. Svar till „Befraktare“
Gumelli Annoncebyrå, Malmö.



Kjøbenhavn, den 4. Februar 1915.

I en nær Fremtid vil formentlig Delegerede for de danske, svenske og norske Rederier træde sammen i Göteborg for at drøfte Muligheden for Fastsættelse af Maksimalfragter, eller Muligheden af at fastsætte lavere Fragtrater, end de paa Verdensmarkedet i Øjeblikket gældende, navnlig for Tilførslen af de vigtigste Fornødheder, som Korn, Fødestoffer og Kul, til de skandinaviske Lande. Initiativet til denne Konference er laget af den danske Regering, der, i Følge Udtalelser af Indenrigsministeren i Folketinget, har opfordret Prisreguleringskommissionen til at føre Forhandlinger med Skibsrederne om Sagen. Efterat disse har gjort gældende, at en saadan Drøftelse nødvendigvis maatte være skandinavisk, er der sket Henvendelse til den svenske og den norske Regering, der begge har givet et imødekommende Svar. Regeringerne vil dog efter Førløbende ikke selv blive repræsenteret ved denne Lejlighed, men vil overlade Forhandlingerne til Rederne alene, i Haab om at de ved fælles Imødekommenhed vil kunne naa til at pege paa en samfundsgavnlig Løsning af det foreliggende Spørgsmaal.

Denne Konference, der vistnok er ret enestaaende i sin Art, vil utvivlsomt paakalde Opmærksomhed i mange Rederkredse hele Verden over. I en lang Række af Aar, fra omtrent dette Aarhundredes Begyndelse til henimod 1911 har Skibsfarten kæmpet med lave og vigende Rater, under hvilke kun de heldigst stillede Rederier har kunnet give et nogenlunde rimeligt Udbytte, og Redernes store Organisationer har derfor paa deres aarlige Moder Gang paa Gang maattet drøfte Midler til at bringe Raterne op til et saadant Niveau, at den i Skibene anbragte Kapital kunde ventes at give en passende Rente. Man har bl. a. foreslaaet en organiseret Oplægning i stor Stil af Tonnage for at bedre paa Forholdene, i den sikre Følelse, at Ulykken havde sin Aarsag i en for stor Vækst af Verdens-tonnagen og derved et for rigeligt Tilbud af Transportmidler. Endnu ved The Baltic and White Sea Conference's Møde i Begyndelsen af Maj 1914, kom man ind paa dette Emne, idet Fragterne efter et Par gode Aar atter var dalet i en betænkelig Grad og vedblev dermed lige til over Aarets Midte. Saa kom Krigen, der i henved et Par Maaneder truede med at lamme al Skibsfart og i samme Tid yderligere bragte nedadgaaende Rater.

Først i Aarets tre sidste Maaneder steg Raterne, men nu tog Stigningen ogsaa Fart paa en Maade, som vistnok er enestaaende i Skibsfartens Historie. Den Foranstaltning til Fragtforholdenes Bedring, som Rederne saa ofte havde drøftet og endnu kun i saa ringe et Omfang og med saa ringe en Virkning havde kunnet gennemføre, Oplægning af Tonnage, gennemførte Krigen med ét Slag i stor Stil, idet saa godt som al tysk, østerrig-ungarsk, russisk og tyrkisk Tonnage, c. 17 pCt. af Verdens-tonnagen, forsvandt fra Fragtmarkedet, medens en stor Del engelsk og fransk Tonnage, flere end 1,200 Dampere, blev bundet til Transport af Tropper og Krigsmateriel og saaledes unddraget den almindelige Varetransport.

Følgen af denne uhyre Formindskelse af Verdens-tonnagen, i Forening med en usædvanlig stor Efterspørgsel efter Tonnage fra Amerika, er uden al Tvivl Grunden til de overordentlig høje Fragtrater, der gælder i Øjeblikket. Disse er saaledes ingenlunde en Følge af kunstige

eller heldige Spekulationer fra Redernes Side, men en ligefrem Følge af Konjunkturerne eller Forholdet mellem Tilbud og Efterspørgsel paa Verdensmarkedet, og de vil, saalænge de bliver varende, give Rederne nogen Erstatning for de mange magre Aar, der har kendetegnet saa mange af Aarene efter 1901 samt for al den Risiko, overordentlig forøgede Omkostninger, Besværligheder og Farer af forskellig Art, hvorunder Skibsfarten foregaar under Verdenskrigen. Der er saaledes ikke noget som helst at bebrejde Rederne. De arbejder under de Fragtkonjunkturer, som Forholdene paa Verdensmarkedet skaber og har i Øjeblikket en heldig Chance, som de drager sig til Nytte, saalænge som den varer og i det knappe Omfang, som tidligere indgaaede Kontrakter tillader, men naar den er forbi, staar de maaske atter ved Begyndelsen af en Række magre Aar.

I det Øjeblik, hvor det Maal, som Rederne i en Aarrække uden synderligt Held har arbejdet for at naa, højere Fragter, pludseligt er naaet ved Forholdenes Magt paa Verdensmarkedet, opfordres nu de skandinaviske Redere af deres Landes Regeringer til at samles til en Drøftelse af den stik modsatte Opgave af den, der hidtil i en lang Aarrække har samlet Rederne til Konference. De skal nu finde Midler til at reducere Fragtsatserne.

Der er ingen Tvivl om, at de skandinaviske Redere vil efterkomme denne Opfordring, og at de paa den loyaleste Maade vil forsøge at løse denne Opgave, hvor bagvendt Situationen end maa forekomme baade dem og alle Skibsredere hele Verden over. Det vil dog vistnok meget hurtigt vise sig, at den stillede Opgave ikke lader sig løse, navnlig da i den Skikkelse, hvori den i Øjeblikket synes at foreligge, maaske vil den være lige saa umulig, som det vil være for en Konference at finde Midler til at fremkalde Regn under en ødelæggende Torke eller tørt Vejr under en vedholdende Regnperiode. Skulde noget kunne naas, som ikke bliver en Gave fra en lille Kreds af Redere til Samfundet, maatte der sikkert findes en bredere Basis eller stilles en ganske anderledes begrænset Opgave.

Fragtmarkedet er verdensomfattende og reguleres ligesaa fuldstændig som enhver anden Vare af Verdensbetydning af Tilbud og Efterspørgsel. Hvorledes vil det her blive muligt at fastsætte Maksimalfragter?

Hertil kommer endnu den Omstændighed, at det for de skandinaviske Landes Vedkommende kun er en Brøkdelen af deres Tonnage, der besørger deres Ud- og Indførsel. Resten af Tonnagen er beskæftiget i fremmed Fragtfart, og bringer Summer, der maa lælles i Hundreder af Millioner Kroner hjem af fremmede Penge.

Det er under den Drøftelse, som denne vigtige Sag har fremkaldt i de tre Landes Blade, blevet oplyst, at det f. Eks. for Norges Vedkommende kun er c. en Tolvtedel af Landets Tonnage, der behøves for at besørge Landets egen Ud- og Indførsel, og at den norske Handelsflaade i 1913 har indsejlet c. 150 à 180 Millioner Kroner til Landet. Den danske Handelsflaade har samme Aar indsejlet c. 103 Millioner Kroner, og Tallene for den svenske Handelsflaades Fragtfortjeneste kan vel antages at ligge mellem disse to Tal. Det drejer sig her altsaa om en Fragtfortjeneste paa c. 400 Millioner Kroner, hvoraf antagelig langt over Halvdelen hentes fra Udlandet, og disse Tal vil, hvis de nuværende Fragtkonjunkturer holder sig et Aar, muligvis kunne fordobles. Der kan da næppe

være Tvivl om, at de skandinaviske Lande, der hører til de betydelige søfarende Nationer, tjener mere end de taber ved de høje Fragter, selv om disse fordyrer en hel Del Livsfordøneligheder noget.

Allt i alt forekommer det os, efter hvad der hidtil er meddelt Offentligheden om det foreliggende Program for Forhandlingerne, at man ikke bør gøre sig Forhaabninger om noget større positivt Resultat af Göteborg-Mødet.

Damperen »Marselisborg«s Udeblivelse har i de sidste Dage givet Anledning til nogen Ængstelse. Damperen afsejlede den 16. December fra Florida med Korn, og kompletterede den 24. December sin Kulforsyning i Norfolk; siden har man intet hørt fra den, til Trods for, at den skulde kunne gøre Rejsen fra Norfolk hertil paa 20 à 25 Dage.

I denne Anledning har Rederen, Generalkonsul Johan Hansen, i Følge «Nationaltidende» udtalt følgende:

»Jeg kan ikke lægge Skjul paa, at vi er begyndt at nære nogen Ængstelse for Skibet, men paa den anden Side har man jo i Vinter set og hørt saa meget i Retning af Damperens Udeblivelse, at vi endnu har Haab om at se »Marselisborg« i Havn. De voldsomme Storme, der herskede netop i den Periode, Skibet har passeret Atlanterhavet, kan jo have slaæet det ud af Kurs og beskadiget Ror eller Skrog, saa at det har maattet lade sig bugsere frem, og det kan jo ogsaa tænkes, at det driver om paa Havet, uden at det hidtil har været Foreren muligt at faa Forbindelse med andre Skibe.

Sagen er saa meget mærkeligere, som »Marselisborg« paa sin Rejse fra Amerika har haft Vind og Vejr med sig. Man kunde bedre have tænkt sig et Uheld indtraadt, hvis Kursen havde været vestgaaende og Skibet ballastet.

Vi haaber, som sagt, endnu det bedste.»

Damperen Haralds Stranding. Fra Skagen tilskriver vor Korrespondent os den 24. Januar:

Den 20. f. M. strandede under tæl Taage ret ud for Høiens Fyr Dampskibet »Harald« af Malmø, ført af Kaptajn Linso, paa Rejse fra Immingham til Stockholm med Kul. Strandingen har en mærkværdig Aarsag, idet den skyldes, at den vestre Sirene ved Høiens Fyr gav et langt Stød i Stedet for fire korte paa Grund af en Forfrysning i Sirens Kontakt, og Kaptajnen sluttede da, at Signalet var fra Skagens Revs Fyrskib, hvorfor Kursen forandredes. Kort derefter hørtes de fire Stød fra Fyrets østre Sirene, og Kursen blev atter forandret, men Skibet var da kommen for nær Land og tog Grunden.

Søen var en Del urolig, og det blæste frisk af VSV., hvorfor haade Skagens og Gl. Skagens Redningsbaade bragtes til Stede, men Besætningen nægtede at forlade Skibet, da dette var tæt. Der blev straks telegraferet om Assistance af Svitzers Entreprise, og »Viking«, som var undervejs med et norsk Skib, som skulde slæbes fra Nakkov til Norge, blev ved et traadløst Telegram fra Kjøbenhavn beordret til at gaa ind paa Frederikshavns Red med Skibet. Imidlertid strandede en stor norsk kornlastet Damp ved Mulbjergene, og »Viking« afgik da straks efter Ankomsten til Frederikshavn til denne, medens Bjergningsdamperen »Em. Z. Svitzer« afgik fra Kjøbenhavn til Assistance for »Harald«.

I Løbet af Dagen kom en Fiskekutter til Stede, og denne førte et Anker ud; men det lykkedes ikke derved at hive Skibet af. Om Aftenen blev Søen meget urolig, og Kulingen tiltog, hvorfor hele Besætningen, 16 Mand og 2 Kvinder, blev taget i Land med de to Redningsbaade.

Den 21. om Morgenen ankom »Em. Z. Svitzer«, men først op ad Dagen lykkedes det at skaffe Forbindelse,

og en Del af Besætningen kom om Bord igen. Et stort Antal Bjergere kom ligeledes om Bord den 22. og begyndte at kaste over Bord af Lasten, men først den 23. om Aftenen, da der var kastet 500 Tons over Bord, lykkedes det Bjergningsdamperen at slæbe Skibet af Grunden. Efter stedfunden Undersøgelse, hvorved det viste sig, at Skibet var tæt, afgik begge Skibe til Malmø, hvor Bjergelønnen skal fastsættes.

—h.

Soretsdom. Den 27. Maj f. A. fandt der udfor Ystad en Kollision Sted mellem Skonnert »Concordia«, Kaptajn F. Olsen af Marstal, og russisk 3/m. Skonnert »Cyrus« af Riga.

»Concordia«, der var paa Rejse fra Emden til Karlskrona, krydsede op fra Falsterbo efter Sandhammern. Ved 11-Tiden om Aftenen observeredes en grøn Lanterne i Læ. Kaptajn Olsen frygtede et Sammenstød og begyndte at raabe og ringe med Klokkerne, saa Frivagten paa »Cyrus« vaagnede og kom ud paa Dækket. Paa »Concordia« brændte Lanterneklart. »Cyrus« løb saa haardt paa »Concordia«, at Fokkemast og Bøvspryd faldt over Bord. Besætningen fra »Concordia« sprang straks over paa »Cyrus«. »Concordia« fyldtes med Vand og sank i Løbet af en halv Time. Det lykkedes ikke at redde noget derfra. »Cyrus« landsatte den danske Besætning i Trelleborg ni Timer efter Kollisionen.

Raadhusretten i Trelleborg har nu afsagt Dom, hvorved Føreren af »Cyrus« tilpligtes at betale Erstatning med Kr. 2.848.15 for Last, Kr. 500 for Effekter, Kr. 156.23 for Omkostninger i Anledning af Soforklaringen, Kr. 5.000 for Skibet, Kr. 725 med Afdrag af Kr. 200 for Fragt, Kr. 200 for Udrustningen og et vist Beløb for Sagens Omkostninger.

Transport af farligt Gods. Den Komité, der er nedsat til Udarbejdelse af et skandinavisk Udkast til internationale Regler for Transport af farligt Gods til Søs, har paa Grund af Krigen maattet stille sit Arbejde i Bero.

Da Komitéen afbrød sit Arbejde i August Maaned i Fjor, havde den faaet indsamlet tilstrækkeligt Materiale til at udarbejde et Udkast. Det var da dens Hensigt, at Formanden og Sekretæren skulde have gjort dette færdigt i September, til hvilken Tid Komitéen skulde være traadt sammen til Drøftelse af dette Udkast. Det endelige Udkast havde saa kunnet oversendes de respektive Regeringer i December f. A. eller Januar d. A.

Nu maa Komiteen udsætte sit Arbejde til roligere Tider indtræffer.

Den nordamerikanske Fragtrater. Washington, 25. Januar. Finansminister Mac Adoo og Handelsminister Redfield har tilstillet Senatet en fælles Betænkning vedrørende den ekstraordinære Stigning i de transatlantiske Fragtsatser. Betænkningen ender med en Opfordring til med Velvilje at modtage Regeringsforslaget angaaende Skibskøb, og det betegnes som urigtigt, naar det paastaas, at kun Skibe, der er registreret i Tyskland, kan købes. »Det er vor Overbevisning,« hedder det, »at ethvert velegnet Skib af en hvilken som helst udenlandsk Registrering vil kunne komme i Betragtning, naar de fornødne Penge til Købet er til Stede.«

(Ritz. Bur.)

Skibshrand. Om Bord i den store svenske Damp »Helenica«, som i et Par Dage har ligget ved Islands Brygge her og losset Soyabønner til Soyakagefabriken, udbrød der om Morgenen den 29. f. M. Brand i Lasten. Brandvæsnet mødte med en Damp- og Motorsprøjte og i Løbet af en Timestid var Ilden dæmpet.

Ved Brænden ødelagdes Damperens Ladning af Copra, hvori Ilden var opstaaet, og en Del af de endnu uoplos-

(Fortsættes efter »Efforr. for Søfar.«)

VIII. mexicanske pævdugt, karaiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

144. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Reefs. Key West. Northwest Channel. Smith Shoal. Fløjtetønde ombyttes med Lys- og Fløjtetønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1/16. Washington 1915.)

Omtrent den 25de Februar 1915 ombyttes *Smith Shoal* Fløjtetønde 14 med en Lys- og Fløjtetønde, som viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s., 21° 43' 16" N., 81° 54' 56" W.

145. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Keys. Rebecca Shoal Channel. New Ground. Tønde ombyttes med Lys- og Fløjtetønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1/17. Washington 1915.)

Omtrent den 1ste Marts 1915 ombyttes *New Ground* Rocks Spidstønde 12 med en Lys- og Fløjtetønde, som viser hvidt Et-Lyn hver 5 s., Lyn 0,5 s., Mørke 4,5 s., 24° 39' 39" N., 82° 27' 07" W.

146. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Reefs. Dry Tortugas. Pulaski Shoal. Tønde ombyttes med Fløjtetønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1/18. Washington 1915.)

Omtrent den 1ste Marts 1915 udlægges *Pulaski Shoal* Fløjtetønde 1 c. 230 m. E. for *Pulaski Shoal* Stømtønde 1, som inddrages, 24° 41' 40" N., 82° 46' 40" W.

147. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida W.-Kyst. San Carlos Bugt. Matanzas Pass. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 52/4194. Washington 1914.)

Ved Indløbet til *Matanzas Pass* er tændt et hvidt, fast Fyr. 26° 27' 33" N. 81° 57' 59" W.

148. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida W.-Kyst. Santa Rosa Sund. Lower Pritchard Long Point. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 52/4195. Washington 1914.)

Udfor *Lower Pritchard Long Point* er tændt et hvidt, fast Fyr. 30° 23' 53" N. 86° 50' 00" W.

149. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida W.-Kyst. Santa Rosa Sund. Upper Pritchard Long Point. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1/19. Washington 1915.)

Et hvidt, fast Fyr er tændt ud for *Upper Pritchard Long Point*. 30° 23' 59" N. 86° 47' 36" W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

150. Tyrkiet. Bosporus. Kuru-Tscheschme. Duimi Banke. Fyr midlertidig slukket.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 6/126. Berlin 1915.)

Det grønne Lynfyr paa *Duimi* Banke ved *Kuru-Tscheschme* paa den *europæiske* side af *Bosporus* er beskadiget og brænder indtil videre ikke. 41° 03' 30" N. 29° 02' 50" E.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Uenhold til Forskifterne 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 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:

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til Fortegnelse over Danske Sommerker, 1914. (Sluttet med „E. f. S.“ Nr. 5 for 1915.) Udleveres gratis.

Maanedts-Udgiven af „Efterretninger for Søfarende“ for Januar 1915. Abonnementspris 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanedtsnumre erholdes for 25 Øre paa Søkort-Arkivet.

126. Advarsel til Søfarende.

Da det gentagne Gange er hædet, at danske Handelsskibe har optaget drivende Miner, og da dette kan være forbundet med betydelig Fare, idet der ikke kan have Sikkerhed for, at saadanne Miner er ufarlige efter at være revne løs fra deres Fortøjning, advarer Marineministeriet herved Forene af Skibe og Fiskerifartøjer imod at optage eller nærmere at undersøge drivende Miner, saavel som Beholdere eller Bøjer af ukendt Udseende, da saadanne kan være ladte Miner.

Samtidig retter Marineministeriet herved til alle Søfarende, der observerer drivende Miner, en Anmodning om, — saavel i egen Interesse som overhovedet af Hensyn til Skibsfartens og Fiskeriets Sikkerhed — snarest muligt at meddele Ministeriet, eventuelt telegrafisk, nøjagtig Angivelse af Stedet, hvor Minerne er iagttagede, samt af Tidspunktet herfor.

I. Østersøen.

127. Danmark. Frø S.-Kyst. Vejsnæs-Bugt. Vrag afmærket.

SSW. for Vraget af Barkskibet *Hermes*, som er ituslaet af Søen, er udlagt en Vragvager med grøn Stage og 1 grønt Flag i 4 m Vand. 54° 50' 05" N. 10° 33' 03" E.

(Kort Nr. 157. 160. 238. 241 og 242. Danske Lods Stib. 414. Sø- og Væst Side 47.)

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

128. Danmark. Sundet. Taarbæk. Broester afmærket. En grøn Væggevær med 2 grønne Flag er udlagt tæt N.E. for Resterne af Brohovedet N. for *Taarbæk* Havn. Mindste Dybde over Broresterne er 0,2 m; Dybden udenom er 3,2 m. 55° 47' (34") N. 12° 35' (53") E.
(Kort Nr. 210, 248, 249 og 250. Danske Lods Side 287. Søm.-Port. Side 36.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/103. København 1915.)
129. Sverrig. Sundet. Höganäs. Fyr atter tændt. Ifølge Meddelelse i *svenske* Blade holdes *Höganäs* Fyr tændt indtil videre: 56° 12' 00" N. 12° 32' 40" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 62/2007 og 2121. København 1914.)
130. Sverrig. Sundet. Malinö. Lystønde udlagt. (Underrettelser för sjöfarande“ Nr. 4/54. Stockholm 1913.) Ved Indløbet til *Malinö* er udlagt en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 2 s. 55° 37' 20" N. 12° 59' 17" E.
(Kort Nr. 156, 210 og 249. Danske Lods Side 312.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 60/2005. København 1914.)
131. Danmark. Smaalands-Farvandet. Grønsund. Palle fundet. Ved en Opmaaling i *Grønsund* er der fundet en Stenpulle med 4,7 m Vand paa 54° 52' (15") N. 12° 09' (39") E.
(Kort Nr. 228. Danske Lods Side 110.)
132. Danmark. Smaalands-Farvandet. Grønsund. Stubbekjøbing. Vrag. En Skonnert er sunket i 13 m Vand ud for *Stubbekjøbing*. Topperne er over Vandet. Vraget vil blive afmærket saavel for Dagen som for Natten. *Stubbekjøbing*: 54° 53' N. 12° 03' E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

133. Danmark. Kattgat. Læse S. Slide-Røn. Lystønde inddrages. I den nærmeste Fremtid vil *Slide-Røn* Lystønde blive inddraget. 57° 06' (55") N. 11° 02' (09") E.
134. Danmark. Limfjorden. Flythøron-Kanal. Vandstand. I *Flythøron-Kanal* er Dybden for Tiden ved Middel-Højvande: Paa *Harveolen* 3,5 m, i *Gaaschohn-Løb* 2,3 m, i *Sevaneshohn-Løb* 1,6 m, i *Sælhandehohn-Løb* 2,6 m, i *Købbørg-Løb* 2,8 m. Der saaledes for Tiden 2,6 m Dybde i det W-lige Indløb til *Limfjorden*.
Flythøron-Kanal: 56° 43' N. 8° 13' E.

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

135. Nordsøen. Flythøron W. Vrag rapporteret. Flere fiskere rapporterer at have observeret et c. 10 m langt Vrag, som ragede 3/4 m op over Vandets Overflade, 30 Sm misv. W. 1/2 S. for *Flythøron*.
Flythøron Lys- og Fløjtetønde: 56° 42' (50") N. 8° 10' (00") E.
136. Holland. Zuidereë. Enkhuisen. Krabbersgat. Taagesignal. (Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 17/152. s-Gravenhage 1915.) Fra Hovedet af den W-lige Demning ved *Krabbersgat* gives — foreløbig til Forsøg — Taagesignal med Horn. Et-Stød hver 20 s. Stødet's Varighed 2 s. 52° 42' 5 N. 5° 18' 3 E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 61/2131. København 1914.)
137. Holland. Zeegeat van Brouwershaven. Oost-Hollegat. Grund. (Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 13/111. s-Gravenhage 1915.) I *Oost-Hollegat* skyder Grunden mellem Spidstønde 4 og 5 sig ud til Midten af Løbet. Grunden ender i en Spids tværs ud for Tønde 4, og Dybden paa Grunden er 2,4 m. Spidstønde 4: 51° 41' 4 N. 4° 23' 16 E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/207. København 1914.)

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

138. England. Portland. Telegrafkabler udlagt. Ankring forbudt. (Notice to Mariners“ Nr. 53. London 1915.) Telegrafkabler er udlagt tværs over de 3 Indløb til *Portland* Havn. Det er forbudt at ankre i Nærheden af Kablerne. 1) Ved *North Ship Channel* ligger Kablet i en Bue over Indløbet c. 170 m WSW. for dette. 2) Ved *East Ship Channel* ligger Kablet i en Bue over Indløbet c. 150 m SSW. for dette. 3) Ved *South Ship Channel* ligger Kablet i en Bue over Indløbet c. 100 m NNW. for dette.
North Ship Channel: 50° 35' 4 N. 2° 26' W.
139. England. Bristol Kanal. Barry og Cardiff. Oplysning om Undersøgelser-Ankerpladser. (Notice to Mariners“ Nr. 51. London 1915.) 1. Undersøgelser-Ankerpladsen ud for *Barry* er blevet udvidet og begrænses nu: a) Mod Øst af en Linie trukket fra *Yderenden* af *Nell's Point Mole* 1,2 Sm i Retning 200° (misv. SW. 3/4 S.). b) Mod Vest af en Linie trukket fra et Punkt, der ligger 0,2 Sm 180° (misv. S. t. W. 1/2 W.) fra *Portkerry Kirke*, 1,2 Sm i Retning 180° (misv. S. t. W. 1/2 W.). c) Mod Syd af en Linie, der forbinder S.-Enderne af de udder a og b nævnte Linier.
Nell's Point: 51° 23' 4 N. 3° 15' 4 W.
2. *Cardiff Approach*. Undersøgelser-Ankerpladsen SE. for *Lavernock Point* er permanent nedlagt. *Lavernock Point*: 51° 24' 4 N. 3° 10' W.
140. Ørken Øerne. Scapa Flow. Switha Sund og Hoxa Sund. Oplysning om Ankerpladser. (Notice to Mariners“ Nr. 49. London 1915.) 1. *Switha Sund*. Undersøgelser-Ankerpladsen begrænses: a) Mod Øst af en Linie trukket i Retning 0° (misv. N. t. E. 3/4 E.) fra NE-Enden af *Switha Island*. b) Mod Vest af en Linie trukket i Retning 0° (misv. N. t. E. 3/4 E.) fra W-Enden af *Switha Island*. c) Mod Nord af Kysten af *Flotha Island* mellem de udder a og b nævnte Linier. d) Mod Syd af Kysten af *Switha Island* mellem de udder a og b nævnte Linier. Det er forbudt at nærme sig Undersøgelser-Ankerpladsen gennem *Cantrick Sund*.
Switha Island: 58° 48' N. 3° 06' W.
2. *Hoxa Sund*. Det er strengt forbudt at ankre andre Steder N. for en Linie trukket i Retning 90° (misv. E. t. S. 3/4 S.) fra *Cantrick Head Fyr* til *South Ronaldsay Island* end paa den under i nævnte Undersøgelser-Ankerplads i *Switha Sund*. E. f. S. Nr. 61/2261 for 1914 annulleres. *Cantrick Head Fyr*: 58° 47' 4 N. 3° 07' 4 W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

141. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Machias Bugt. Dogfish Rocks. Tønde udlagt. (Notice to Mariners“ Nr. 1/10. Washington 1915.) Spiritønde 3 er udlagt udfor *Dogfish Rocks* i c. 6 m Vand. 44° 37' 45" N. 67° 18' 13" W.
142. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Newport. Skær. (Notice to Mariners“ Nr. 1/13. Washington 1915.) I det Styrkke af *Newport* indre Havn, der er uddybet til 5,4 m Vand, ligger to Skær med 4,3 og 3,6 m Vand. Skærene ligger henholdsvis 190 m 90/4° (misv. E. t. S. 1/8 S.) og 460 m 103/4° (misv. SE. t. E. 7/8 E.) fra *Foot Island Shoal Fyr*, som ligger paa c. 41° 29' 50 N. 71° 19' 16 W.
143. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Dividing (veek. Jarvis Point Shoal. Fyr tændt. Tønde inddraget. (Notice to Mariners“ Nr. 52/4189. Washington 1914.) *Jarvis Point Shoal* hvide Blinkfyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10 s., Blink *Jarvis Point Shoal* Spiritønde 3 er inddraget. 1 s., Mørke 9 s., er tændt. Sort Fyrbaue i c. 2 m Vand. 37° 43' 20" N. 76° 18' 35" W.

seede Soyabønner beskadigedes en Del af Vandet fra Sprøjterne. Paa Grund af den stærke Røg, den ulmende Copra udviklede, troede man til en Begyndelse, at Branden var langt alvorligere, end den viste sig at være. Ilden menes opstaaet ved Selvantændelse.

Samme Dag lykkedes det Brandvæsnet i Aalborg i Forening med Havnedamperen »Frem« at begrænse en Ildløs om Bord i Dampskibet »Jason« til den Del af Ladningen, der skulde udlosses i Aalborg. Et Par Tusind Tons af Ladningen blev ødelagt, da der stod 15 Fod Vand i Lasten. 3.000 Tons af Ladningen, der skal til Aarhus, er ubeskadiget.

Salg af kondemnerede Skibe. Ved Auktion over tyske Skibe, kondemnerede af den engelske Priseret, betalles forleden følgende Priser for tre store Staalskibe »Fritz«, »Orlanda« og »Orlona«: For »Fritz«, 2.024 Tons, bygget i 1894 i Vegesack, betalles L. 8.000 (af et skandinavisk Rederi); for »Orlando«, 2.065 Tons, bygget i 1892 i Bremen, L. 7.050; for »Orlona«, 1.818 Tons, bygget i England i 1902, betalles L. 8.600. For en tremastet Skonnert paa 198 Tons, bygget i Holland i 1907, betalles L. 1.670.

Søulykke. Aalborg, den 30. Januar. I Eftermiddag indkom til Aalborg Havn Damperen »Stegelborg« af Kjøbenhavn med Foderstoffer. I haardt Vejr paa Nordsøen var Kommandobroen blevet slaaet over Bord, og en Mand af Besætningen, en Islænder, var blevet slynget over Bord og druknede. (Ritz. Bur.)

Dansk Eksport under Krigen. Maskinfabriken Tuxham, Kjøbenhavn, kan atter udvise nogle smukke Resultater af sin Eksport af Tuxham-Raaoiljemotorer, idet Firmaet i disse Dage sender to komplette større Motorbaade ud til Quelimane i Portugisisk Østafrika, samt to Skibsmotorer, hver paa 72 H. K. ud til Kina. — Sidstnævnte Motorer leverer Tuxham gennem A/S. Nielsen & Winther, der har oprettet eget Kontor i Hankow.

Ekspllosion af en Mine. Göteborg, den 1. Februar. Om Bord paa Mineskibet »Edda«, som ligger udenfor Elfsborg, er der i Middags indtruffet en alvorlig Mineekspllosion. To Mand blev dræbt og en halv Snes Mand er kommet til Skade.

Minen, der eksploderede, var fundet i Kattegat af Dampskibet »Excelsior« fra Helsingborg. Besætningen paa Minebaaden »Edda« havde ført Minen til en Ø udenfor Göteborg for at faa den til at eksplodere. Dette lykkedes imidlertid ikke. En af Matroserne pillede efter Sigende trods Advarsler ved Minemekanismen, hvorved Eksplosionen skete. Den forarsagede store Ødelæggelser paa Stedet.

Skole for unge Sømand. Da der nu foreligger Meddelelse om, at Skoleskibet »Georg Stage« ikke i Aar kommer ud, har Bestyrelsen for Sømandshøjskolen i Svendborg besluttet, at der ved denne Skole holdes et Sommerkursus for Drengene, der ønsker at komme til Søs. Dette Kursus vil finde Sted fra 1. April til 15. Juni, og Drengene vil derefter blive anbragt i de bedste danske Sejlskibe. Kursuset vil blive ledet efter samme Plan, som de Kursus for Begyndere, der har været afholdt ved Skolen nu i ni Vintre. Nærmere Oplysning faas ved Henvendelse til Forstander Vilh. Rasch, Sømandshøjskolen, Svendborg.

Opfiskede Miner. Helsingborg, 26. Januar. Malmø-Damperen »Aela«, der i Dag ankom hertil fra Leith; observerede i Nordsøen en drivende Mine, som den fiskede op og førte med hertil. Minen ligger for

Øjeblikket paa Stranden Syd for Havnen og vil i de nærmeste Dage blive sprængt paa Marinens Foranstaltning.

Odense, 27. Januar. Damperen »Nexos« af Esbjerg, der i Dag er indkommet til Odense Havn med den første Ladning Majs til de fynske Andelsslagterier, har udfor Hanstholm opfisket to Miner, som den har taget med hertil.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Norge: Bøhmen i Øst-Ungarn er erklæret for kolerasmittet.

Byerne Saloniki i Makedonien og New-Orleans i de Forenede Stater i Amerika er erklæret for pestfrie.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, den 1. Februar.

Danske Farvande.

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

Aalborg (31.) Havnen og Farvandet Aalborg—Hals: tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Løgstor (30.) Farvandet Øst og Vest for: tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Mariager (30.) Fjorden: tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Vejle (29.) Havn og inderste Del af Fjorden: tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Odense (30.) Havn, Kanal og ovre Del af Fjorden: tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Rudkjøbing (30.) Løbet isfrit. Havnen: Løs Sjø- og Kvadderis.

Marstal (30.) Havnen: tynd Fastis, Farvandet til Marstal: løs Sjø- og Kvadderis, vanskelig for Sejlskibe.

Roskilde (30.) Havn og Fjord: Fastis, lukket for Sejlskibe.

Frederikssund (28.) Tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Præsto (28.) Fjord og Havn: tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Bogestrommen (28.) Tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Ulvsund (30.) Sammenpakket Sjø- og Kvadderis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Stege (30.) Farvandet Kallehave—Stege: Fastis, kun mulig for kraftige Dampere.

Guldborgsund (28.) Tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Bandholm (30.) Fastis, kun mulig for kraftige Dampere.

Nakskov (29.) Fjorden: tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Nysted (29.) Tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Drivende Miner i Nordsøen.

Fra Føreren af S/S »Margrethe« af Aalborg, har vi modtaget følgende:

Observeret drivende Miner i Nordsøen, farlig for Sejladsen ad Ruten Skagen—Færø Island.

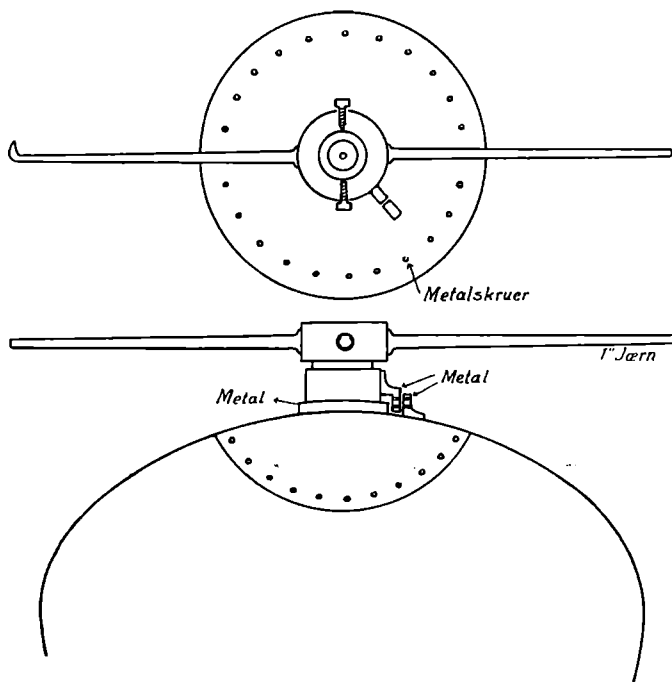
Paa Rejsen fra Aalborg til Leith den 18. f. M. c. Kl. 11³⁰ Fm., da Skibet befandt sig paa 57° 11' N. Br. og 6° 30' 30" Ø. Lgd., observeredes en sort Genstand forude om Bagbord, hvorfor jeg stoppede Maskinen for bedre at kunde iagttage Genstanden, som da Skibet kom nærmere, viste sig at være en konisk, pæredannet Bøje, c. 3—4 Fod i Diameter med et rundt Dæksel i Toppen, samt 3 tilsyneladende Knaster i lige lang Afstand fra hverandre. Til Bøjens Dæksel var fastgjort en smækker Kæde, og c. 3—4 Favne fra Bøjen flød et Stykke Træ eller Kork af c. 1—2 Fod i Firkant, som kunde se ud til at tilhøre Bøjen. Efter de Beskrivelser, jeg har hørt og læst om angaaende Miner, er jeg sikker paa, at dette var en Mine og forsøgte derfor ogsaa at skyde den i Sænk, eller at bringe den til at eksplodere, hvilket dog ikke lykkedes, endskønt jeg ramte den 3—4 Gang, men da den laa dybt i Vandet, og der var en Del Sø, var det vanskeligt at faa rigtigt Ram paa den, hvorfor jeg maatte opgve Forsøget.

Paa Rejsen fra Leith til Aalborg den 26. f. M. Kl. c. 9 Fm., da Skibet befandt sig paa 57° N. Br. og 6° 44' Ø. Lgd., observeredes atter en Mine forude om Styrbord, hvorfor jeg stoppede Maskinen, satte Jollen i Vandet bemanded med 1ste Styrmand, 2den Mester og en Matros.

og roede hen til Minen for at undersøge den og faa en nøjaglig Beskrivelse af samme.

Minen bestod af en kuppelformet Jernbeholder, c. 3—4 Fod i Diameter, paa hvis Top var paaskruet et Metaldeksel; oven paa dette var anbragt en Drejemekanisme, hvorpaa var fastspændt to modsatvisende Arme af c. 3 Fods Længde hver. Da det kunde anlages, at Armene ved at blive drejet, vilde hidføre Minens Eksplosion, fastgjordes en Line til den ene af Armene fra Damperens Agterskib, hvorefter vi gik frem for fuld Kraft. Endskønt Minen slæbtes under Vandet, eksploderede den dog ikke. Baaden gik nu atter hen til Minen, og det viste sig da, at hele Drejemekanismen var gaaet løs, og det saa ud til, at Vand kunde trænge ind i Beholderen. Vi roede derefter om Bord, højste Jollen og besluttede at slæbe videre med Minen for, om muligt, at brække Armene eller eventuelt Drejemekanismen af og derved uskadeliggøre den, men efter c. 5 Minutters Forløb knækkede Linen, og da det samtidig friskede op, ansaa det for farligt at komme i Nærheden af Minen med Jollen, hvorfor jeg opgav Forsøget og fortsatte Rejsen.

Kl. c. 1⁴⁵ Em. 14 Sm. N. 75° Ø. retvisende fra sidstnævnte Mine, observeredes endnu en Mine af samme Udseende, med denne gjordes dog ingen Forsøg, da Vind og Sø ikke tillod at komme i Nærheden af den. Hosstaaende Skitse viser disse Miners Udseende.



Her var sikkert et Arbejde at oplage for de tre skandinaviske Lande med at udføre en Patruljetjeneste til Ødelæggelse af drivende Miner i Skagerrak og Nordsoen, med dertil udrustede Skibe, da det jo væsentligst er skandinaviske Skibe, som befarer Nordsoen nu. Der kunde patruljeres i Skagerrak og eventuelt midt ud i Nordsoen.

En Patruljetjeneste i den Retning vil, efter min Mening, gøre stor Gavn og bidrage meget til at sikre Sejladsen paa Nordsoen, samtidig med at berolige de Søfarende og dem, der staar dem nærmest. At Faren for at støde paa drivende Miner i Nordsoen og Skagerrak er til Stede og bliver større og større, kan der ikke længere være nogen Tvivl om, thi Vind og Strøm fører jo overvejende ind i Skagerrak fra den sydlige Part af Nordsoen.

Kunde der af rette Vedkommende blive foretaget noget, der kunde føre til Ødelæggelse af drivende Miner i Nordsoen og Skagerrak, vil Hensigten med disse Linier være opnaaet.

J. Kanstrup,
Fører af S/S "Margrethe" af Aalborg.

Fragtmarkedet.

Raterne holder sig vedvarende faste og der er nu betalt op til 14/ fra Northern Range for tungt Korn til Danmark og paa Netto Charter indtil 70/ fra Savannah etc. til Skandinavien, alt pr. Marts. Kulfragterne er ogsaa faste og der skal nævnes, at der er betalt 20/ til Danmark pr. primo Marts. Iøvrigt sluttedes der bl. a. som følger:

Østen. Ris fra Birma, Rangoon eller Kohsichang 47/6 én udsøgt Havn U. K., 50/ to Havne, Februar. Bombay 40/ Dodvægt-Basis to Havne U. K., Februar. — Paa "net terms" fra Kurrachee 35/ udsøgt Havn U. K., 36/ Dieppe, 37/6 to Havne, Februar.

Middelhavet etc. Bomuldsfro Aleksandria 21/6 pr. 60 Cbf. til Liverpool eller Manchester, prompt. for Sad 25/ til Hull, prompt. Ets Kartagena eller Porman 16/ Tynedock (5.000), 16/9 Middlesbro (2.800), 16/ Algier/Middlesbro (3.400), 24/ Huelva/Kings Lynn eller Ipswich. "Tharsis terms", 12/ Lissabon/Cardiff, Newport eller Barry, 10/ Bilbao/Swansea eller Newport, 11/ Glasgow, 17/ Middlesbro, 14/ Bordeaux/Cardiff.

Nordamerika. Korn Northern Range omkring 10/6 Vestitalien, 14/ Skandinavien, Februar—Marts. Bomuld Galveston 116/3 Liverpool eller Manchester, 10, Marts Annullering. Bomuld Wilmington 105/ Liverpool, 115/ Havre, Februar—Marts. Oljekager fra Savannah etc. 67/6 à 70/ paa Netto Charter til Skandinavien pr. Februar, 62/6 pr. Marts, 53/ med 15. Maj Annullering.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Gransen 65/ U. K., Februar, 60/ Februar—Marts, 50/ pr. 1.—30. April, 70/ Vestitalien, 10, Marts—15. April, 72/6 à 75/ Skandinavien pr. Marts. Bahia Blanca 67/6 Marseille, Februar. Buenos Aires 65/ U. K., ingen Reduktion direkte Havn, meget prompt.

Østersøen. Props 40/ Halmstad/Granton (400 Stds.), prompt, 40/ Gotteborg/Granton eller Methil (380). Props og Minetømmer Trondhjem/West. Hartlepool, Lumpsum £ 1000 (500 Stds.). For D. B. B. 52/6 Hommelvik/Hull (280), 59/ Levanger/Manchester (450).

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 20/ god dansk Provinshavn, 20/ Rouen, 25/ Lissabon, 27/ Marseille, 27/ Oran, 27/ Algier, 38/ Catania, 36/6 Livorno, 37/ Genua eller Savona, 24/ Las Palmas eller Teneriffa. Humberen 25/ Reykjavik, 20/ Danmark, 25/ Oporto. Fra Cardiff eller Newport 21/ Lissabon, 23/ Gibraltar, Fres. 23 Bordeaux, 33 Algier, 35 Marseille, 32/ Genua, 31/ Barcelona, 32/6 Neapel eller Livorno, 30/ Rio Janeiro, 32/ Port Said.

Skrevet den 2. Februar 1915.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe kan med Hensyn til de nordtyske Pladser nævnes Lübeck, som skal have sluttet nogle Skibe for Gibssten til Danmark til omkring 6 Kr. Hvad Danmark angaar, er det for Provinsernes Vedkommende gennemgaaende lige flovt, og kun faa Afslutninger finder Sted. Kjøbenhavn slutter vedblivende til lige gode Rater, saaledes for Majs til Rødvig, Faxe 4 Kr., Nexø 7 Kr., Ronne 6 Kr. Godningslaster fra Kastrop er ogsaa i Markedet, men finder mindre Interesse, og bliver derfor nu gerne afskibet fra de svenske Sundhavne.

Generalforsamlinger.

Marstal Skipperforening

afholdt den 26. Januar Generalforsamling.

Formanden, Sognefoged Carlsen, aflagde Beretning for det forløbne Aar samt gjorde Rede for et Møde i Svendborg angaaende Certopartier, ligeledes om et Møde i Ærskjøbing angaaende Retsreformen samt et Møde om Oprensning af Venegrunden og Højstene. Kassereren, C. Clausen, oplæste Regnskabet, der godkendtes.

Det vedtoges at bibeholde Understøttelsen af 40 Kr. aarlig. Den egentlige Sygeunderstøttelse fastsattes til 4 Kr. Med Hensyn til Somandsskolen henstilledes til Lærerne paa Navigationskolen at fortsætte, naar de faar Tid, samt bevilgedes 100 Kr.

Valg af tre Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for F. Carlsen, F. Hansen, der fratræder efter Tur og for afdøde C. C. Albertsen. De to første genvalgte og i Stedet for C. C. Albertsen valgtes Skibsreder Th. Christensen.

Til Revisorer genvalgte H. Carlsen og B. B. Fries.

Der forelaa Meddelelse fra Skipperstandens Kvindeforening om, at der er uddelt 450 Kr. til Medlemmernes Enker.

Der forelaa en Skrivelse fra flere Skibsførere om paa Generalforsamlingen at forelægge de tilstedeværende Redere en Resolution, som var vedtaget paa et Møde, om at assurere Forerne under Krigen for 4000 Kr.

Thurs Forsikringsforening for Søfolk

har afholdt Generalforsamling.

Der var tegnet Forsikring paa 150 Policier til en Forsikringssum af Kr. 44,300, Præmie Kr. 1,114.50, Renter Kr. 437.63, udbetalt til Skadelidte Kr. 332. Foreningens Fremgang er Kr. 1,041.43. Foreningen ejer nu Kr. 11,719.65.

Foreningen har bestaaet i 34 Aar, og i den Tid er uddelt Kr. 40,857. Regnskabet godkendtes.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgte Skibsreder I. I. Nielsen og Skibsfører Laurits Jensen i Stedet for afdøde C. P. Henriksen, til Suppleant valgtes Knud I. L. Rasmussen i Stedet for Skibsfører H. J. Eriksen, som er syg.

Den ordinære Præmie bliver 1 pCt. Det vedtoges, at der fra Dato for Krigsmøst betales en obligatorisk Ekstrapræmie af 2 pCt. for Fart i indeværende Regnskabsaar. Det vedtoges, at 3 Maaneders-Krediten bortfalder. Det bestaaende Afdrag af 50 Kr. i Erstatning for en forlist Somands Tøj bortfalder ligeledes, medens en forulykket Somands Tøj erstattes med 50 Kr.

Det vedtoges at udnævne den forhenværende Regnskabsfører, Lærer Michelsen og Skibsreder R. S. Hansen til Æresmedlemmer. Mødet hævedes med et Leve for Foreningen.

Prins Valdemar-Foreningen

har afholdt ordinær Generalforsamling.

Formanden, fhv. Havnefoged Møller, indledede, idet han mindede om, at de urolige Tider ikke havde haft nogen Indvirkning paa Foreningen, der havde været i Stand til at opfylde sine Forpligtelser og desuden kunnet understøtte forskellige trængende Enker, hvad der havde særlig Betydning i denne Dyrtdid. De djævelske Miner har heldigvis ikke berøvet Foreningen noget af dens Medlemmer, men har forarsaget et Tab af 50 Kr. i Erstatning ved «Gæns» Forlis.

I sympatistiske Ord mindedes Formanden afdøde Skibsfører N. Chr. Brandt. Af de 40 understøttede Enker var to døde. Ogsaa af de hidragede Medlemmer var enkelte gaaet bort, men der var kommet ny Medlemmer i Stedet, saa Foreningens Status var bevaret nogenlunde uforandret.

Kassereren, Navigationslærer Arnvig, oplæste

Regnskabet.

der balancerede med Kr. 11,021.87, begyndte med en Beholdning af Kr. 60.51 og sluttede med Kr. 88.91. Af Indtægterne nævnes: Kontingent, Indskud m. m. Kr. 538.80, Bidrag Kr. 594.72, Renter Kr. 2,082.02, hævet i Bank og Sparekasse Kr. 7,720.76, Lotterigevinst Kr. 25.00.

Udgifter: Enkeunderstøttelse Kr. 2,010.00, Renter af Legatmidler Kr. 560.16, ved Forlis Kr. 50.00, anbragt i Prioriteter Kr. 5,500, Bøsséfonden Kr. 1,000, indsat i Bank og Sparekasse Kr. 1,425.51, Diverse Kr. 116.54, Lotteriet Kr. 69.60, Budlon og Porto Kr. 50 Kassererlon Kr. 125, Restancer Kr. 28.55.

Foreningen ejede ved Aarets Udgang Kr. 35,463.97 mod Kr. 35,189.16 i Fjor, foruden Legater og Mindegaver til et Beløb af Kr. 16,500.

Endvidere har Foreningen Jørg. Andersens Legat og Eisenreichs Mindegave paa Kr. 1,000 og et Bøsséfond paa Kr. 2,000.

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

Foreningens Legat- og Bøsséfondsmidler fordeltes efter Bestyrelsens Forslag.

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgte enst. Kapt. Jul. Larsen og Kapt. Ravneose, i Stedet for afd. fhv. Kapt. N. Chr. Brandt valgtes Kapt. Rasmussen («Dagny»). Til Kasserer genvalgte Navigationslærer Arnvig og til Revisorer Holm Rasmussen og K. Th. Nielsen.

Tøjassurancen Neptun

har afholdt Generalforsamling.

Kassereren, J. Ohlsen, aflæste Beretning og oplæste Regnskabet, der godkendtes enstemmigt samt ønskede Medlemmerne glædelig Nytår og omtalte den sørgelige Tilstand, der herskede for Somandsstanden i Anledning af Krigen, og omtalte et Forslag, der var fremme om Krigsforsikring af Medlemmernes Tøj.

Det vedtoges enstemmigt, at Medlemmerne med Hensyn til Krigsforsikring staaer Last og Brast med hinanden, dog saaledes, at ny Medlemmer maa betale 6½ pCt. i Indskud.

Regnskabet.

Indtægten beløber sig til Kr. 8,593.95. Indskud og Præmier for første Halvaar 1915 andrager Kr. 3,167.50.

Udgifterne andrager Kr. 4,325.55. Aarets Overskud udgør Kr. 4,268.40. I Sparekassen indestaar Kr. 17,821.68 og Kassebeholdningen andrager Kr. 295.62.

Reservefonden andrager pr. 1. Januar Kr. 10,673.92.

Bestyrelsen og Revisorer genvalgte enstemmig.

Fra Sø og Land.

Sørovere i de kinesiske Farvande. Et norsk Skib, Damperen «Childar», som midt i Marts 1914 sejlede i Ballast fra Hongkong til Swatow, er blevet udplyndret af Sørovere. Tredsindstyve kinesiske Passagerer, bevæbnet med Revolvere overmandede pludselig den evropæiske Besætning, jagede de øvrige Passagerer ned under Dækket og lukkede Lugerne over dem. De bandt Kaptajnen, begge Styrmandene og 1ste Maskinmester paa Hænder og Fødder og tilføjede 2den Styrmand, som satte sig til Modværge, et farligt Saar i Hovedet.

Sluttelig tog Søroverne Kommandoen i Maskinrummet og satte Kurs efter Bias Bay, medens de samtidig udøvede forskellige Vandalismer paa Skibet. De rovede Skibets Kronometer, alle mindre Genstande og 5,000 Dollars i Kontanter. Tre Djunker kom paa Siden af Skibet og tog det rovede Bytte om Bord. Det lykkedes Skibsofficererne at befri sig midt om Natten og efter at have repareret Maskinen at bringe Skibet tilbage til Hongkong.

(Shipp. Gaz.)

En savnet Dampers Skæbne. Et Brev, som var inde-sluttet i en godt afsprøppet Flaske, der en Gang i Fjor drev i Land i Nærheden af Rochester, har løst en Gaade med Hensyn til en Damp «Nutfield» af London, som var forsvundet for over ti Aar siden med en Besætning af 24 Mand. Skibet forlod Mobile (Alabama) bestemt til Tyne den 3. December 1904, hvorefter der ikke blev hørt mere om det. Det fundne Brev var skrevet af to Spænd, hjemmehørende i South Shields, sjensynlig lige førend Skibet gik til Bunds i Kanalen. Paa Papirets ene Side var der skrevet: December 16/1904 S/S. «Nutfield». Til W. Howard South Shields, England. Kære Hustru og Born. Medens jeg skriver dette gaar jeg Døden i Møde. Jeg haaber Du vil tage Dig af Bornene og at Willie vil være en god Dreng imod Dig. Hils alle og send Fader og Moder en Meddelelse. (sign. W. Howard.)

Paa Papirets anden Side var der skrevet: S/S. «Nutfield». Den der finder dette bedes meddele, at vort Skib er dødsdømt. Vi har en meget svær Dækslast om Bord og venter, at hvert Minut bliver vort sidste. Farvel til alle. Vi er i den engelske Kanal. Den 16. December 1904. (sign. J. Slater of South Shields.)

Det har vist sig, at Howards Underskrift er blevet genkendt.

(Shipp. Gaz.)

Elleve Dage i et Kulrum. Om Bord i Union Castle Damperen «Tiger» gjorde man en overraskende Opdagelse, da den en Gang sidste Efteraar blev løst i Kapstaden. Da nogle indfødte Arbejdere var ved at fylde deres Kurve i et af Skibets Kulrum, stak der pludselig en menneskelig Haand frem mellem Kulstykkerne. I største Hast fjærnedes Arbejderne Kullene, hvorved et fuldstændig noget Menneskelegeme kom til Syne, bedækket med Kulstov. Det var en portugisisk Neger, som var fuldstændig udmattet, men dog snart kom til Kræfter igen, da han kom under Lægebehandling. Den Ulykkelige havde været indespærret i elleve Dage i sit frygtelige Fængsel. Fire Dage førend Skibet forlod Delagoa Bay, var han blevet sendt ned i Lastrummet for at stuve Kul. Da han var færdig med Arbejdet opdagede han, at enhver Udgang var blevet spærret for ham. Hans Raab om Hjælp blev ganske overdøvet af de nedstyrtende Kuls Larm, og sluttelig blev Lugerne lagt over. Han kan kun erindre, at han blev sulten og tørstig og hvert Øjeblik frygtede for at blive kvalt. Straks troede man at flere Folk var blevet begravet paa denne Maade, men det viste sig dog ved nærmere Eftersyn ikke at være Tilfældet.

Havarier og Forlis.

Transport. Svensk Damp, der, som meddelt, kom paa Grund ved Vejsnæs, er af Svitzers bragt flot og ind til Svendborg for Reparation.

Vilhelmine. Motorbaad, sunket ved Glatved, har faaet Assistance af Svitzers, som vil forsøge at bjerge Baaden.

Pamola. Damptrawler af Hull, der, som meddelt, strandede paa Talknafjord, maa nu betragtes som Vrag, da den er blevet saa beskadiget, at den ikke mere kan bierges.

Stegelborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, er indkommet til Aalborg. Skibet har i Nordsoen luft meget haardt Vejr, Kommandobroen er skyllet over Bord. Desværre er en Mand af Besætningen ogsaa skyllet over Bord og druknet.

Nybygninger, Køb og Salg.

Damperen »Ask«, tilhørende et Konsortium i Randers, er solgt til Dampskibsselskabet Thore i Kjøbenhavn for Kr. 90.000.



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.

Bend 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. Inger, Skou, ank. Kjøbenhavn 1./2. — Johanne, Mikkelsen, afg. Kjøbenhavn 1./2. til Hartlepool. — Thyra, Lund, afg. Kjøbenhavn 1./2. til Dunston. — Gerda, Rasmussen, afg. Korsør 1./2. til Liverpool. — Polly, Mathiasen, ank. Sandevaag 31./1. — Nexos, Base, ank. Kjøbenhavn 31./1. — Fylla, Brinch, afg. Esbjerg 31./1. til Granton. — Marie, Nielsen, afg. Aalborg 30./1. til Liverpool. — Nancy, Iversen, afg. Leith 30./1. til Aarhus. — Dagmar, Sørensen, afg. Liverpool 30./1. til Esbjerg. — Stella, Schiff, pass. Frederikshavn 30./1. for Liverpool. — Nordsoen, Nielsen, ank. Esbjerg 30./1. — Hebe, Gregersen, afg. Halmstad 30./1. til Southampton. — Cito, Toft, pass. Dunnet Head 30./1. for Ellesmereport. — Ellen, Hansen, afg. Esbjerg 30./1. til Hartlepool. — Norma, Degn, ank. Kjøbenhavn 29./1. — Yrsa, Larsen, afg. Liverpool 28./1. til Kjøbenhavn. — Valborg, Jepsen, ank. Ceuta 28./1. — Laura, Thomsen, afg. London 27./1. til Svendborg. — Anna, Winslow, ank. London 25./1. — Olga, Christensen, ank. Methil 26./1.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, afg. Yarmouth 30./1. til London. — Johan Siem, Wittenkamp, ank. Helsingør 30./1. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Aalborg 1./2. — Russ, Petersen, ank. Aarhus 24./1. — Wladimir Sawin, Folkenberg, ank. Galveston 1./2. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Galveston 2./1. til Aarhus. — Michail Ontchoukoff, Nielsen, ank. Helsingør 30./1. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. New Orleans 1./2. til Danmark. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Newcastle 26./1. til Galveston. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Newcastle 27./1. til Pensacola. — Nawa, Dahl, afg. Newcastle 13./1. til Galveston.

Det estasiatiske Kompagni. Bintang afg. Cardiff 29./1. udg. — Selandia pass. Perim 25./1. udg. — Chumpon afg. Glasgow 30./1. udg. — Arabien pass. Fastnet 29./1. udg. — Magdala

ank. Goteborg 29./1. udg. — Samui ank. Newcastle 24./1. udg. — Pungan afg. St. Thomas 27./1. udg. — Rhodesia afg. Panama 17./1. udg. — Siam afg. St. Thomas 29./1. udg. — Fiona ank. Colon 27./1. udg. — Annam afg. Sydney 9./1. udg. — Indien pass. Perim 25./1. udg. — Bandon ank. Portsmouth 30./1. hjemg. — Tranquebar pass. Gibraltar 30./1. hjemg. — Touking afg. Shanghai 11./1. hjemg. — Transvaal afg. Valparaiso 30./1. hjemg. — Cathay afg. Porta del Gada 30./1. hjemg. — Kina ank. Falmouth 2./2. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix ank. Goteborg 29./1. hjemg.

A. P. Mollers Redetier. Angelica Mærsk afg. Newport 26./1. — Anna Mærsk afg. Tyns 26./1. — Arnold Mærsk afg. Frederikshavn 24./1. — Chassie Mærsk ank. Kjøbenhavn 25./1. — Eleonora Mærsk afg. Tyns 22./1. — Hulda Mærsk afg. Kirkwall 26./1. — Laura Mærsk ank. Savannah 23./1. — Lexa Mærsk afg. Kjøbenhavn 28./1. — Peter Mærsk afg. London 25./1. — Sally Mærsk ank. Konstantinopel 29./9. — Silkeborg afg. Las Palmas 16./1.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. Helsingborg 12./1. til Baltimore. — Gullfaxe, Petersen, afg. Nakskov 19./1. til New York. — Skinfaxe, Hemmingsen, afg. New York 22./1. til Aarhus. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Tuborg 27./1. til Hull.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Tyns 28./1. — Martha, Christensen, ank. Kjøbenhavn 27./1. — Elna, Rathje, afg. Hartlepool 29./1. — Therese, Pedersen, ank. Kjøbenhavn 24./1. — Harriet, Larsen, afg. Glasgow 28./1. — Dagny, Therkildsen, afg. Marseille 27./1. — Simone, Olsen, afg. Marseille 30./1. — Jeanne, Olesen, afg. Howdendock 29./1. — Vera, Riso, ank. Falmouth 2./2. — Daisy, Jørgensen, ank. Rouen 31./1. — Anniue, Leth, afg. Valencia 29./1. — Betty, Lagensen, pass. Dover 31./1.

Dania. Mary, Clausen, pass. Deal 1./2. for Las Palmas. — Ely, Lorentzen, ank. Kjøbenhavn 20./1. — Nelly, Schubert, ank. Gibraltar 29./1. — Lilly, Sørensen, afg. Liverpool 1./2. til Frederikshavn. — Alexy, Sørensen, ank. Rouen 16./1. — Dagny, Clausen, afg. Kjøbenhavn 30./1. til Tyns.

Brix Hansen & Co. John, Mathiesen, ank. Leith 2./2. — Thorvaldse, Olsen, afg. Helsingør 30./1. til Hartlepool. — Nordpol, Nielsen, ank. Buenos Aires 14./1. — Fanny, Nielsen, ank. Buenos Aires 27./1.

Æro. Emanuel, Svane, ank. Methil 20./1. — Energi, Jensen, ank. Aalborg 30./1. — Enigheden, Jensen, ank. Leith 25./1.

Sejlskibe.

Svendborg. Capella, Hansen, ank. Kjøbenhavn 27./1. — Danmark, Huusfeldt, ank. Fowey 26./1. — Frida, Bom, ank. Methil 27./1. — Phoenix, Jørgensen, ank. Halmstad 31./1. — Emilie, Rasmussen, ank. Tynemouth 1./2. — Ellen Kirstine, Hansen, ank. Thuro 30./1. — Meta, Møller, ank. Gibraltar 28./1.

Æro. Kirstine, Rasmussen, ank. Hals 25./1. — Karen, Albertsen, ank. Stege 26./1. — Aron, Christensen, ank. Kjøbenhavn 23./1. — Noline, Hansen, afg. Kjøbenhavn 23./1. — Bonavista, Christensen, ank. Trarwemünde 26./1. — Iris, Stegmann, ank. Trarwemünde 26./1. — S. L. Weber, Christensen, ank. Wismar 26./1. — Venus, Jensen, ank. Wemyss, 27./1. — Nanna, Østermann, ank. Trarwemünde 26./1. — Albertine, Madsen, afg. Kjøbenhavn 25./1. — Dana, Friis, ank. Mullerup 1./2. — Husavik, Hansen, ank. Halmstad 30./1. — Neptun, Skals, ank. Halmstad 1./2. — Malfridur, Hansen, ank. Frihavnen 29./1.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 4. Februar 1915. — Drivende Miner i Nordsoen. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra So og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — 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.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin aarlige ordinære Generalforsamling Tirsdag den **23. Februar Kl. 7 $\frac{1}{2}$ Eftmd.** i Prins Wilhelms Palæ, Sct. Annæ Plads Nr. 13 (Salen over Gaarden) med følgende Dagsorden:

1. Aarsberetning aflægges.
2. Det reviderede Regnskab fremlægges.
3. De reviderede Enkekasse Loves Godkendelse.
4. Valg af 3 færende og 3 ikkefærende Bestyrelsesmedlemmer, der afgaa efter Tur.
5. Valg af to Revisorer.

Bestyrelsen.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindsløv, 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 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.

Maritim Virksomhed.

Yngre Skibsfører ønsker at blive oplaget eller ansat i Virksomhed Søen vedrørende. Kapital disponibel. Bill. mrk. »2055« modt. Frdbg. Ann. Bureau, Nyvej 19.

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.

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, Natltf. 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 & Stevedør.
Telegr.-Adr. „Vellholm“, Lovisa.

Gustaf Svanijung,
Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedør.
Telegr.-Adr.: „Svanijung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,
Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 1517,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hornösand,
Örnökvidavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarförbundet.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförbund.

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 & 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.

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 Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klassees
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 færdigvarede Klædninger.

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 Udsæining.

Kommissioner udføres.
Prielliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

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

„S/P Progres“ „S/P Avance“
Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

JÜRGEN OHLRAU

SKIBSMÆGLER

KIEL

Telegr.-Adr.:

Schiffsmakler Ohlrau.

Telefon: 6377.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Markkristensen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibsmædie

Galvaniseringsanetalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

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
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**“.

Prøvegang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,

Telef.: 6817 Grønningen Nr. 1 — Kjøbenhavn. Ekspertinger
6818 i Frihavn.

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saason: Undersøgelser og midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværksarbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved Henvendelse til

Entreprenør **F. HINRICHSEN,**

Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

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.

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
Safaruafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

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

Telefon 6031. Telegramadr.: „**RAKET**“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2383.

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.

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.

AVERTISEMENTSPRIS.

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

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse »Skibsfart“.

TRYKT HOS **J. JØRGENSEN & CO. (IVAR JANTZEN).**

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

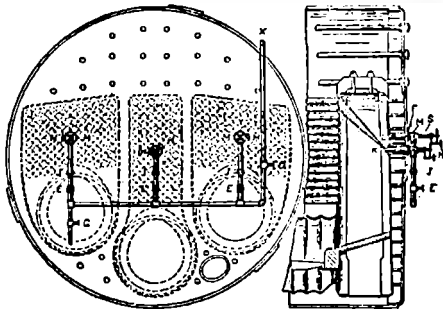
Nr. 6.

Kjøbenhavn, Torsdag den 11. Februar 1913.

22. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS

Billige i
Anskaffelse.



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plinder og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at uulne Rørgkammerdørene. Hverved udelgaae koldke Luftstrømninger. Suden 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. Fører Kedlernes Nyttévirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 21-30.

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.



**65 Kr.
Preisler**
Kjøbmagergade 13.

Adr.:
Toldbod-
vej 7. Moz.

Compositioner

Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM  **HOLZAPFEL**)

Indregistreret

Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon
5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

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.

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“.

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: Københavns Handelsbanks Filial i Rønne

Viborg: Handelsbanken i Viborg

Rah tjens 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.

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

Telegramadresse

C. L. Seifert

— i bedste Kvaliteter —
Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon

Central 297

" 1297

" 2197

" 2197

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

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

til salg Vestergade 27.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling Lørdagen 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 3 Repræsentanter.
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.
- 3) Forslag om Forhøjelse af den Fru Knudsen tillagte Pension.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1914 ville ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 11 $\frac{1}{2}$ —2 fra den 15. Februar d. A., fra hvilken Tid den trykte Oversigt over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 20. Januar 1915.

P. B. V.

J. Møller.

Tysktalende Maskinister

søges som Overfyrbøder i stort Keddellhus, eller som Op-synsmand ved Maskin-Bedriften i en større Brunkuls- og Briketfabrik. Henvendelse til Ingeniør Steg, Gruhlwerk, Kierberg bei Cöln, Tyskland.

Slagterforeningen
„JOMSBORG“
AARHUS, vis å vis Rullebroen.
Alt Kød og Deltkødsøpærer til
Skibsproviantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

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

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

Telefon 6430. **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Freights“.

Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERSGADE 2.

Motorskonnert.

En dygtig Fører, der evt. vil interessere sig med nogen Kapital i en større Skonnert (ca. 50) Tons d. w.), søges. Billet nrkt. „5636“ modtager Buchstrups Ann.-Bur., Aarhus.

Skipperforeningens Enkekasse.

Den aarlige Generalforsamling i Pensions- og Understøttelseskassen afholdes Mandagen den 8de Marts Kl. 2 Eftermiddag i Skipperforeningens Kontor, Holmens Kanal 18.

Kjøbenhavn, den 8. Februar 1915.

P. B. V.

Jacob Møller.

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.

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

Skibsinspektør. Dampskibsexpert.

En yngre Skibsfører med 8 Aars Erfaring som Fører af større Dampskibe i forskellig Fart, ønsker at træde i Forbindelse med Firmaer, som kunde ønske faglig Assistance ved Inspektion, som ved Tilsyn med Reparationer og Nybygninger af Skibe. Paatager sig at repræsentere Rhederier i Havari og Søretssager. Behersker det engelske, tyske og franske Sprog. Billet mærket „Inspektørexpert“ modtager dette Blads Kontor.

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 K.

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 16. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. 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. (2. Behandling). — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Samme med en af Repræsentanter for Telegrafvæsnet. Det store nordiske Telegrafselskab, Søfarten og Fiskeriet udarbejdet fælles Betænkning angaaende vejledende Regler med Hensyn til en formaalstjellig Indretning af Trawlskovle og Beskyttelse af Telegrafkabler mod Beskadigelse af Skibsankere. — Udsattes til Behandling i Forretningsudvalgsmøde.

3. Skrivelse fra Samme med Eksemplar af Lov om Nedlæggelse af Bogo Lodseri. — Skrivelsen toges til Efterretning.

4. Skrivelse fra Samme angaaende Fremstilling af Brevkort med og uden tveddelt Forside. — Skrivelsen toges til Efterretning.

5. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af den ledigblevne Post som ulønnet dansk Vicekonstul i Viborg. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

6. Skrivelse fra Samme angaaende Sejladsen gennem Panamakanalen — Skrivelsen toges til Efterretning.

7. Skrivelse fra Samme med Ordlyden af en Maskinmestrenes Forening tilsendt Skrivelse som Svar paa et af denne Forening indgivet Andragende om at blive repræsenteret i det af Handelsministeriet nedsatte Udvalg til Gennemførelsen af London-Konventionen af 1914. — Skrivelsen toges til Efterretning.

8. Skrivelse fra Samme angaaende Betingelserne i England for Salget af visse prisetagne Skibe. — Skrivelsen toges til Efterretning.

9. Skrivelse fra Udenrigsministeriet med Fortegnelse over Flaadehavne i de britiske Kolonier og Besiddelser, i hvilke fjendtlige Undersaatter om Bord i neutrale Skibe vil være udsat for at blive bortfjernet og tilbageholdt. — Skrivelsen toges til Efterretning.

10. Skrivelse fra Samme angaaende et nyt tyrkisk Reglement for Skibsfarten, Bugseringen og Lodsningen i Stræderne og Marmarahavet. — Skrivelsen toges til Efterretning.

Kjøbenhavn, den 11. Februar 1915.

Krigen og den neutrale Skibsfart. Berlin, 4. Februar. »Reichsanzeiger« offentliggør i sin officielle Del følgende Bekendtgørelse: 1) Farvandene omkring Storbritannien og Irland, indbefattet hele den engelske Kanal, erklæres hermed som Krigsomraade. Fra 18. ds. vil ethvert fjendtligt Handelsskib, der træffes paa dette Krigsomraade, blive odelagt, uden at det altid vil være muligt derved at afvende truende Fare for Besætning og Passagerer. 2) Ogsaa neutrale Skibe er paa Krigsomraadet udsat for Fare, da det, under Hensyn til den af den britiske Regering anordnede Misbrug af det neutrale Flag og Søkrigens Tilfældigheder ikke altid vil kunne undgaaes, at Angreb, der er beregnet paa fjendtlige Skibe, ogsaa rammer neutrale Skibe. 3) Skibsfarten Nord om Shetlandsøerne, i den østlige Del af Nordsoen og en Strimmel paa mindst 30 Sømil Bredde langs den nederlandske Kyst, er ikke truet.

Berlin, 4. Februar.

Chefen for Marinens Admiralstab.
v. P o h l.

Til nærmere Oplysning om den af Chefen for den tyske Marines Admiralstab v. P o h l udstedte Bekendtgørelse om Farvandene om England meddeles der de allierede, de neutrale og de fjendtlige Magter følgende Memorandum fra den kejserlige tyske Regering om Modforanstaltninger mod Englands folkeretsstridige Forholdsregler til Underbinding af den neutrale Søhandel med Tyskland:

Siden Begyndelsen af den nuværende Krig forer Storbritannien imod Tyskland Handelskrig paa en Maade, der er en Haan mod alle folkeretlige Principer. Vel har den engelske Regering i flere Anordninger betegnet Londoner-Søkrigsretsdeklarationen som Rettesnor for sine Søstridskræfter, men i Virkeligheden paa de væsentligste Punkter sagt sig løs fra denne Deklaration, skønt dens egne Befuldmægtigede paa Londoner-Søkrigsretskonferencen har anerkendt dens Beslutninger som gældende Folkeret. Den engelske Regering sætter en Række Genstande paa Kontrabandelisten, der enten slet ikke eller dog kun meget indirekte kan anvendes til krigeriske Formaal og som derfor saavel efter Londoner-Deklarationen som efter Folkerettens almindelig anerkendte Regler overhovedet ikke maa betegnes som Kontrabande. Den har endvidere i Realiteten ophævet Forskellen paa absolut og betinget Kontrabande, idet den opbringer alle til Tyskland bestemte Genstande, der er betinget Kontrabande, uden Hensyn til, i hvilken Havn de skal losses, og uden Hensyn til, om de har en fjendtlig eller en fredelig Anvendelse. Den undser sig end ikke ved at krænke Pariser-Søretsdeklarationen, da dens Krigsskibe fra neutrale Skibe har borttaget tysk Ejendom, der ikke var Kontrabande.

Endvidere har den engelske Regering udover sine egne Anordninger til Londoner-Deklarationen ved sine Krigsskibe ladet talrige tyske tjenstdygtige Mænd føre bort fra neutrale Skibe og gjort dem til Krigsfanger. Endelig har den erklæret hele Nordsoen for Krigsskueplads og om end ikke umuliggjort Sejladsen gennem det aabne Hav mellem Skotland og Norge, saa dog i højeste Grad vanskeliggjort den i Fare, saa at den paa en vis Maade imod al Folkeret har indført Blokade af neutrale Kyster og neutrale Havne.

Alle disse Forholdsregler forfølger øjensynligt det Maal ved en mod Folkeretten stridende Lammelse af den legitime neutrale Handel at ramme ikke blot Tysklands Krigsførelse, men ogsaa Tysklands økonomiske Forhold og derved til syvende og sidst gennem en Udsultning at prisgive hele det tyske Folk til Tilintetgørelsen.

De neutrale Magter har i det Store og Hele rettet sig efter den engelske Regerings Forholdsregler: navnlig har de ikke opnaaet Udleveringen af de fra deres Skibe imod Folkeretten borttagne tyske Personer og Varer. Desuden har de til en vis Grad endog sluttet sig til de med Havets Frihed uførenlige engelske Forholdsregler, idet de øjensynligt under Tryk fra Englands Side ved Udførsels- og Transitforbud har hindret Transittransporten af Varer til fredeligt Brug til Tyskland.

Den tyske Regering har forgæves gjort de neutrale Magter opmærksom paa, at den maa forelægge sig det Spørgsmaal, om den endnu længere kan holde fast ved de hidtil strengt af den iagttagne Bestemmelser i Londoner-Deklarationen, hvis Storbritannien fortsætter den af det begynde Fremgangsmaade og de neutrale Stater vedblivende finder sig i alle disse Neutralitetskrænkelser til Skade for Tyskland. Storbritannien motiverer sine mod Folkeretten stridende Forholdsregler med en Henvisning til de Livsinteresser, der for det britiske Rige staar paa Spil og de neutrale Magter synes at nøjes med denne teoretiske Protest, altsaa faktisk at lade Krigsførendes Livsinteresser gælde som tilstrækkelig Undskyldning for enhver Art Krigsførelse.

Saadanne Livsinteresser maa Tyskland nu ogsaa paakalde for sig. Det ser sig derfor til sin Beklagelse tvungen til militære Foranstaltninger mod England, der skal gengælde Englands Handlemaade. Som England har beteg-

net Omraadet mellem Skotland og Norge som Krigsskueplads, saaledes betegner nu Tyskland Farvandet omkring Storbritannien og Irland, deri indbefattet hele den engelske Kanal, som Krigsskueplads og vil med alle til Raadighed staaende Krigsmidler imødegaa den fjendtlige Skibsfart dér. I denne Hensigt vil det fra den 18. Februar 1915 af søge at odelægge ethvert fjendtligt Koffardiskib, der begiver sig ind paa Krigsskuepladsen, uden at det altid vil være muligt derved at afvende truende Fare for Personer og Gods. De neutrale Lande advares derfor imod fremtidig at betro Mandskab, Passagerer og Varer til saadanne Skibe. Men dernæst gøres de opmærksomme paa, at det ogsaa for deres egne Skibes Vedkommende indtrængende maa tilraades dem at undgaa at løbe ind i dette Omraade. Selv om de tyske Krigsskibe har Ordre til at undgaa Magtanvendelse mod neutrale Skibe, for saa vidt de er kendelige som saadanne, saa kan det dog som Følge af det af den engelske Regering anordnede Misbrug af neutrale Flag og som Følge af Krigens Tilfældigheder ikke altid forhindres, at de falder som Offer for et paa fjendtlige Skibe beregnet Angreb.

Dertil bemærkes udtrykkeligt, at Sejladsen Norden om Shetlandsøerne, i den østlige Del af Nordsoen og i Striber paa mindst 30 Sømils Bredde langs den nederlandske Kyst ikke er udsat for Fare.

Den tyske Regering meddeler rettidigt denne Forholdsregel, for at de fjendtlige og de neutrale Skibe kan have Tid til at træffe Dispositioner for deres Anløben af Havn ved Krigsskuepladsen, og for at de kan rette sig derefter.

Man kan formentlig vente, at de neutrale Magter ikke vil tage mindre Hensyn til Tysklands Livsinteresser end til England, og at de vil bidrage deres til at holde deres Undersaatter og deres Ejendom borte fra Krigsskuepladsen. Dette har man saa meget mere Grund til at vente, som det ogsaa maa være i de neutrale Magters Interesse at se den nuværende, odelæggende Krig endt saa snart som muligt. (Ritz. Bur.)

Efter Forlydende vil den hermed indtraadte Situation for den neutrale Skibsfart give Anledning til fælles Overvejelser mellem de tre skandinaviske Lande, hvilket jo ogsaa maa opfattes som en naturlig Konsekvens af de tre Kongers Møde i Malmö.

Tysklands Erklæring. Direktør Høst i Det forenede Dampskibsselskab har udtalt til »Berl. Tid.«, at den tyske Regerings Memorandum selvfølgelig giver Anledning til alvorlige Overvejelser, men der er dog ikke Grund til særlig Nervositet. Sejladsen i det Farvand, der betegnes som »Krigsskueplads«, deler sig i store Træk i to Grene. Sejladsen forbi England og Sejladsen paa England. Hvad det første angaar har England som den sikreste Rute Vest fra i Efteraaret udpeget Farten gennem den engelske Kanal op langs Østkysten til Farneøerne og saa lige over Nordsoen eller ogsaa Farten Nord om Skotland med Standsning i Kirkwall.

Direktøren kunde tænke sig Muligheden af, at der under de Forhold, der herefter vil opstaa, kan opnaas en formelig Anerkendelse fra Englands Side af, at Skibene gaar Nord om Shetlandsøerne uden særlig Forulempelse.

Med Hensyn til Farten paa England bør man se Sagen nogenlunde rolig an. England har forlængst erklæret Nordsoen som et Slags Krigsomraade og ogsaa bestemt, hvilke Veje Skibene maa sejle og samtidig sagt, at der vilde være alvorlig Fare for Skibene, hvis de afveg fra den opgivne Rute. Forholdene har udviklet sig saaledes, at Sejladsen har kunnet foregaa i alt Fald nogenlunde rolig siden da.

Direktør Høst antager, at Tysklands Erklæring nærmest skal forstås som rettet mod Skibsfarten mellem Amerika og England. Hvis dette er rigtigt, vil der jo ikke

være nogen væsentlig forøget Risiko for vor Forbindelse med England og vel mindst for vor Eksportfart, for i saa Fald havde vel Tyskland udtrykt sig tydeligere.

Anvendelse af neutralt Flag. London, 8. Februar. Udenrigsministeriet har udsendt følgende Meddelelse: Anvendelsen af neutralt Flag er, med visse Begrænsninger, i Praxis fastslaaet som en Krigslist. Naar Taleren er om Handelsskibe er den eneste Virkning af at bære et andet Flag end det nationale Flag, at Fjenden derved tvinges til at følge de almindelige Bestemmelser for Søkrigen og til ved en Undersøgelse at forvise sig om Skibets Nationalitet og Karakteren af dets Ladning førend det beslaglægges og bringes for en Priseret til Paadømmelse.

Den britiske Regering har altid betragtet det som lovligt, at fremmede Skibe anvendte de britiske Farver i den Hensigt at undgaa Beslaglæggelse. En saadan Fremgangsmaade medfører ikke alene intet Brud paa den internationale Lov, men er specielt anerkendt af den britiske Lov.

I den britiske Lov af 1894 vedrørende Handelsskibsfarten lyder Afsnit 69 saaledes: Dersom nogen Person anvender det britiske Flag og paalager sig britisk national Karakter om Bord paa et Skib, der helt eller delvis ejes af Personer, der ikke er kvalificeret til at eje britisk Skib, med det Formaal at give Skibet Udseende af at være britisk Skib, skal Skibet gøres til Genstand for Konfiskation efter denne Lov, medmindre Forklædningen har fundet Sted for at undgaa at blive beslaglagt af Fjenden eller af et fjendtligt Krigsskib under Udøvelsen af en eller anden krigsførende Ret.

I en Instruktion af 1914 til de britiske Konsuler udtales det, at et Skib er hjemfalden til Beslaglæggelse, dersom det uberettiget giver sig Udseende af at være britisk, undtagen dette sker for at undgaa Beslaglæggelse.

Da vi i Praxis ikke har protesteret mod, at fremmede Handelsskibe anvender det britiske Handelsflag for at undgaa paa Søen at blive beslaglagt af de krigsførende Magter, maa vi hævde, at i det omvendte Tilfælde har de britiske Handelsskibe ikke begaaet noget Brud paa den internationale Lov ved, med et lignende Formaal, at anlage neutrale Farver, dersom de mente det passende at gøre det.

Ved den internationale Lovs Regler, ved Krigens Sædvane og Menneskelighedens Bud er det obligatorisk for de krigsførende at forvise sig om et Handelsskibs og dets Ladnings Karakter førend det beslaglægges. Tyskland har ingen Ret til at lade denne Forpligtelse ude af Betragtning. At odelægge et Skib med nonkombattant Besætning og dets Ladning, som Tyskland har meddelt, det er dets Hensigt at gøre, er intet mindre end en sørøverisk Opræden paa det aabne Hav. (Ritz. Bur.)

Forsigtighedsregler. Under den bebudede Undervandsbaadskrig mod Handelsskibene vil det være meget vigtigt, at Skibene let kan kendes paa nogen Afstand. I den Anledning har en svensk Marineofficer overfor »Göteborg. Hand. & Søfartst.« foreslaaet at male et bredt Baaud i Nationalfarven paa Skrogets Sider, da Farverne her kan ses lettere end i Flaget.

Tanken fortjener Overvejelse, skriver »Norg. Hand. og Søft.«. Naturligvis kan dette ogsaa efterlignes af de Krigsførendes Skibe, men det er ikke saa let som at hejse falsk Flag.

Ved Siden af disse Farvebaand kunde man male Navn og Hjemsted stort og let synligt paa begge Sider. Endelig bør ethvert Skib have Flag, hvori Farverne er friske, saa de let kan ses, og af tilstrækkelig Størrelse. Man bør gøre alt for at lette de Krigsførende Genkendelsen af Skibet.

Hænder der nogen, saa gælder det at tage nøje Vare paa Beviserne. Erstatningen kan komme til at afhænge af, at alle Data vedrørende Tid, Sted og den nøjagtige Hændelse er noteret.

Vejledning for den indre Færdsel i Bugten. Det ses kun i en Afstand af c. $\frac{1}{3}$ Sm, for at indgaaende Skibe ikke skal forveksle det med det røde, faste Fyr paa E.-Molen (jvnl. „E. f. S.“ Nr. 26/1915. København 1914).

4. Paa den lille Mole i *Almadra* Bugt brænder et rødt, fast Fiskerfyr, som ikke ses i N.-Bugten, da det er skjult af Land.

5. Baakerne ved *Ceuta* er nedlagte. Imellem de to Telegrafkabler ligger i 18 m Vand en afstumpet, kegleformet, rød Tønde med hvid og sort tærnet Ballon, mærket „*Cable Telegraphico*“ (jvnl. „E. f. S.“ Nr. 42/233. København 1912).

6. Tødsignalet gives nu fra det gamle Batteri paa *Almina* Pynt.

7. I N.-Bugten c. 200 m NNW. for N.-Kanten af Hovedet paa den lille Handelsmole ligger Skæret *Bayo del Salomonte* med 5 m Vand. Dybden uden om Skæret er 6, 8 m. Handelsdamperne skal ankre N. for Skæret.

Ceuta: c. 35° 53' N. 5° 19' W.

IX. Bekendtgørelser m. m.

184. England. Bestemmelse om Afgangen til Flaadehavne.

Ifølge Meddelelse fra Udenrigsministeriet har den *engelske* Regering truffet Bestemmelse om, at Afgangen til nedennævnte Flaadehavne i de *britiske* Kolonier og Besiddelser er forbudt Undersaatter af nogen af de med *Storbritannien* i Krig værende Nationer om Bord i nevtrale Skibe, nemlig:

Adelaide.	Fremantle.	Port of Spain (Trinidad).
Aden.	Gibraltor.	Port Said.
Albany.	Halifax.	Rangoon.
Alexandria.	Hong Kong.	St. Helena.
Ascension.	Karachi.	St. John's (Newfoundland).
Auekland.	Kingston (Jamaica).	Sierra Leone.
Barbados.	Larnaca.	Simon's Bay.
Bermuda.	Madras.	Singapore.
Bombay.	Malta.	Suez.
Brisbane.	Mauritius.	Suva.
Calcutta.	Melbourne.	Sydney.
Cape Town.	Mombasa.	Thursday Island.
Colombo.	Otago.	Victoria (B. C.).
Durban.	Penang.	Wellington.
Esquimalt.	Port Castries (St. Lucia).	Zanzibar.
Falkland Islands.	Port Lyttelton.	

185. Tyrkiot. Havne lukkede for Skibsfarten.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 19/171. 's-Gravenhage 1915.)

Den *tyrkske* Regering har lukket Havnene i *Syrien* og Vilajetet *Adana* for Skibsfarten.

186. Tyskland. Bekendtgørelser angaaende Sejladsen ved de franske og britiske Kyster.

1. I „Nachrichtten für Seefahrer“ Nr. 8/105 af 3die Februar d. A., der udgives af „Reichs-Marine-Amt“, advares de Sefarende mod for Tiden at nærme sig *Frankrigs* N.- og W.-Kyst.

2. „Nachrichtten für Seefahrer“ Nr. 9/200 af 6te Februar d. A., der udgives af „Reichs-Marine-Amt“, indeholder en Bekendtgørelse af 4de Februar 1915 ifølge hvilken „Farvandet omkring *Storbritannien* og *Irland* samt den *engelske Kanal* er erklæret for Krigsskueplads. Fra den 18de Februar 1915 vil ethvert fjendtlig Handels-skib, som træffes paa Krigsskuepladsen, blive ødelagt, uden at det altid vil være muligt at afvende den derved truende Fare for Besætning og Passagerer. Neutrale Skibe indenfor Krigsskuepladsen udsætter sig for Fare, da Søkrigens Tilfældigheder kan medføre, at neutralt Skibe bliver Genstand for et Angreb, der var beregnet paa et fjendtligt Handelskib, som benytter neutralt Flag. Skibsfarten N. om *Shetlands Øerne*, i den E.-lige Del af *Nordseen* samt paa en mindst 30 Sm bred Strækning langs den *hollandske* Kyst er ikke faretruet.

Ræderen af den engelske Dampet *Chelston* rapporterer, at *Capte Gracius & Dias* hvide Lyntyr er tændt. Fyret staar paa *Wanks* Flodens N.-lige Bred. Synsvide: 13 Sm. 14° 59' 56" N. 83° 11' 00" W. (*eng.* Kort Nr. 2425).

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/80. København 1914.)

177. Panama. Limon Bugt. Oplysning om Dybde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 2/82. Washington 1915.)

5,1 m Pullen, som ligger c. 2125 m 129° (mvs. SE. t. E.) fra *Toro Point*, har en Diameter paa c. 275 m. Uden om Pullen er der 9,1 m Vand. Naar E.-Bølgebryderen er fuldført, vil Pullen blive borttaget. Pullen er afmærket med en rød og sort vandret stribet Tønde. *Toro Point* Fyr: 9° 22' 39" N. 79° 56' 30" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/80. København 1915.)

178. Porto Rico N.-Kyst. San Juan. Fyr tændt.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 20/180. s-Gravenhage 1915.)

S. for *Panilla* Pynt er tændt et rødt Fyr med En-Formørkelses hver 4 s. à 5 s. Fyret er synligt i Pejlinger fra 234° gennem 0° til 103°. Flammens Højde: 3 m. Fyr-baake i 4 m Vand, 1,25 Sm 43° (mvs. NE. 1/8 E.) fra *Catano* Bagfyr. 18° 27' 7" N. 66° 07' W.

179. Rio de la Plata. Panama. Fyrskib inddraget. Fyr tændt.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 18/165. s-Gravenhage 1915.)

1. Det røde Fyrskib *Panama*, som laa c. 0,1 Sm N. for *Panama* Rev, er inddraget. c. 34° 54 1/2' S. 56° 26' W.

2. Paa *Panama* Rev er tændt et hvidt Blinkfyrt, der viser Fire-Blink hver 10 s. Synsvide: 14 Sm. Hvidt Taarn med rødt Bælte paa en Stenunderbygning. Det er mærket „*Panama*“ paa N.-Siden. 34° 54' 45" S. 56° 27' 00" W. (*eng.* Kort Nr. 1749). (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 26/1301, pkt. 2. København 1914.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

180. Italien E.-Kyst. Malamocco. Rocchetta. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 31/73. Genova 1915.)

Fyret paa den indre Mole ved *Rocchetta* viser nu hvidt To-Blink hver 7 s., Blink 1 s., Mørke 1 s., Blink 1 s., Mørke 4 s. Synsvide: 143/4 Sm. 45° 20' 20" N. 12° 18' 45" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 56/1868. København 1914.)

181. Østerrig-Ungarn. Bostemmelser angaaende Lanterneføring.

(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 4/135. Pola 1915.)

Ethvert Skib og Partøj, der behandler sig paa det *østerrig-ungarnske* Søterritorium, skal i Tiden fra Solnedgang til Solopgang føre Lanterneer saaledes, at mindst 1 Lanterne er synlig. Alle Skibe skal derfor — foruden de reglementerede Lanterne — føre en Lanterne, der viser hvidt, fast Lys, paa Hækken, om muligt i Højde med Sidelanternerne. Rofartøjer skal føre en hvid Lanterne paa et let synligt Sted. Ved Overtrædelse af disse Forskriter udsætter man sig for Beskydning.

182. Libyen (Tripolis). Tolmetta (Tolmoita). Skær.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 30/71. Genova 1915.)

Et Skær, som er lidet synligt, ligger c. 3 Sm NE. for *Tolmetta* omtrent 1 Sm fra Land. *Tolmetta*: c. 32° 43' N. 20° 53 1/2' E.

183. Marokko. Ceuta. Fyr, Taagesignal og Skær.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 7/169. Berlin 1915.)

1. Det grønne, faste Fyr paa den fra *Bentaz* Pynt udgaende W.-Mole (tidligere betegnet som N.-Bølgebryder) vises fra en *Paul*, der flyttes efterhaanden, som Arbejdet skrider frem (vnt. „E. f. S.“ Nr. 26/1122. København 1913).

2. Det røde, faste Fyr paa Yderenden af den fuldførte Del af E.-Molen flyttes efterhaanden, som Arbejdet skrider frem. En rød Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelses hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s., ligger i 18 m Vand c. 50 m NE. for den fremtidige Yderende af E.-Molen. Synsvide: 8 Sm. Man maa ikke passere mellem Lystønden og det røde, faste Fyr.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

(¹Notice to Mariners" Nr. 3/128. Washington 1915.)
Ved *Lazaretto Point* Fyr gives Taagsignal med Klokke, Et-Slag hver 8 s. Klokken staar paa Yderenden af Værfætet. 39° 15' 46" N. 76° 34' 18" W.

169. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Hampton Roads. Newport News North Channel. Afmærkning forandret.

(¹Notice to Mariners" Nr. 3/130. Washington 1915.)
Newport News North Channel Lystønder 2, 4, 6 og 8 er ombyttede med røde Spirtønder.

Newport News North Channel Spirtønder 1, 3, 5 og 7 er ombyttede med sorte Lystønder, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s. c. 36° 56' N. 73° 23' W.

170. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Elizabeth Pløden. Bush Bluff Fyrskib. Fyr forandret.

(¹Notice to Mariners" Nr. 3/131. Washington 1915.)
Bush Bluff Fyrskib viser Et-Blink hver 10 s., Blink 3 s., Mørke 7 s., 36° 55' 04" N. 76° 20' 45" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/454. København 1913.)

171. Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. St. Simon Sund. Plantation Creek. Fyr forandret.

(¹Notice to Mariners" Nr. 3/133. Washington 1915.)
Plantation Creek Ledefyr viser nu rødt Lys. I øvrigt uforandrede. 31° 08' 17" N. 81° 26' 10" W.

172. Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. Little Cumberland Island. Fyr nedlægges.

(¹Notice to Mariners" Nr. 2/79. Washington 1915.)
Little Cumberland Island Fyr, der skulde have været nedlagt den 1ste Februar 1915, er endnu ikke nedlagt. Fyret vil antagelig blive nedlagt den 1ste Marts d. A. Der vil ikke blive givet yderligere Oplysninger, før Fyret er nedlagt. 30° 58' 34" N. 81° 24' 40" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 62/413. København 1914.)

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

173. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Key West. Fyr forandret.

(¹Notice to Mariners" Nr. 3/136. Washington 1915.)
Key West Fyr viser Lys med En-Formørkelser hver 12 s., Lys 6 s., Mørke 6 s. I øvrigt uforandret. 24° 32' 58" N. 81° 48' 04" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 69/222. København 1914.)

174. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida W.-Kyst. Santa Rosa Sund. Hurricane Crossing. Ledefyr tændt.

(¹Notice to Mariners" Nr. 2/80. Washington 1915.)
Hurricane Crossing hvide, faste Ledefyr er tændte. Forfyret staar 1,38 Sm 267° (misv. W. 5/8 S.) fra *Santa Rosa Sound* Bagfyrt. Bagfyret staar c. 275 m 244 1/2° (misv. SW. t. W. 3/8 W.) fra Forfyret. *Santa Rosa Sound* Bagfyrt: 30° 24' 05" N. 86° 35' 58" W.

175. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston. Afmærkning forandret.

(¹Notice to Mariners" Nr. 3/138. Washington 1915.)
Galveston Bar Lys- og Fløjtebønde er flyttet c. 1/4 Sm i Retning 38 1/2° (misv. NE. t. N. 1/4 N.), den ligger i c. 11 m Vand.
South Jetty Entrance Klokketønde 2 er inddraget.
Galveston North Channel Klokketønde 2 er udlagt i c. 10 1/2 m Vand tæt W. for Lystønde 2.

Galveston North Channel Spidstønde 2 A er udlagt i c. 9 m Vand midt imellem Lystønderne 2 og 4.
c. 29° 19' N. 91° 40' W.

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 *Azøiske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Brodde- 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 Dynder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den mieviseende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Forandringer og Tilføjelser Nr. 5 til: Den danske Lods, 9de Udgave 1910. (Sluttet med „E. f. S.“ Nr. 5 for 1915). Udleveres gratis.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 2 til: Den danske Havne-Lods, 7de Udgave, 1913. (Sluttet med „E. f. S.“ Nr. 6 for 1915). Udleveres gratis.

I. Østersøen.

151. Sverrig. Karlskrona. Skydning.

(¹Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 5. Stockholm 1915.)

I Februar og Marts 1915 afholdes — undtagen i Tiden mellem Kl. 5—10 E.m. og Kl. 2—7 E.m. — Skydeøvelser ud over Søen fra *Tjurkö*, *Kungsholmsfort*, *Åspö* og *Västra Håsholmsfort*. Naar Skydning finder Sted fra de 3 førstnævnte Pladser, vises 2 røde Kugler eller 2 røde Lanterner (den ene over den anden) fra Signalmasten paa *Kungsholmsfort*; skydes der fra *Västra Håsholmsfort* vises samme Signal fra *Västra Håsholmsfort*. *Karlskrona* Indløb: c. 56° 05' N. 15° 34' E.

152. Sverrig. Kalmarsund. Utgrunden. Fyrskib inddraget.

(¹Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 5/57. Stockholm 1915.)

Utgrunden Fyrskib er inddraget paa Grund af Is. 56° 20' 54" N. 16° 14' 57" E.

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

153. Danmark. Smaalands-Farvandet. Grønstund. Stubbekjøbing. Oplysning om Vrag.

Skonneren *S. L. Weber*, som var sunket ud for *Stubbekjøbing* Havn, ligger nu paa Landgrunden tæt E. for *Stubbekjøbing* Havn. Vraget og Lystønden, som er udlagt paa det Sted, hvor Skonneren sank, vil snaarest blive fjernede. Lystønden: 53° 58' N. 12° 04' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/122. København 1915.)

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

155. **Nordsøen. Horns-Ræv W. Vrag.**
 Føreren af Damperen *Gellivore* rapporterer, at et Mastetop, der var c. 2 m over Vandet, er observeret paa 55° 36' N. 6° 46' E.
156. **Nordsøen. Maas Fyrskib NW. Vrag.**
 1. Bericht aan Zeevarenden^a Nr. 22/196. ^bGravenhage 1915.)
 2. Master, der ragede nd af Vandet, er observeret c. 14 Sm NW. for *Maas* Fyrskib. Det er formodentlig Masterne fra Vraget af Damperen *Durward*. 52° 11 1/2' N. 3° 37 1/2' E.
157. **Holland. Zuiderzee. Enkhuizen. Krabbersgat. Fyr forandret.**
 1. Bericht aan Zeevarenden^a Nr. 10/84 og 19/167. ^bGravenhage 1915.)
 Det grønne, faste Fyr paa den N-lige Yderende af den E-lige Dæmning ved *Krabbersgat* er forandret til et grønt Fyr med En-Formørkelser hver 5 s, Lys 3 s, Mørke 2 s. 52° 42' 3 N. 5° 18' 35 E.
158. **Holland. Zeegat van Goeroe. Haringvliet. Hoornsche Hoorden. Fyr og Taagesignal forandres.**
 1. Bericht aan Zeevarenden^a Nr. 20/177. ^bGravenhage 1915.)
 Den 9de Febrnar 1915 forandres det røde og hvide, faste Fyr paa *Hoornsche Hoorden* til et rødt og hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 5 s, Lys 3 s, Mørke 2 s. Lys et er:
- | | |
|--|--|
| 1. hvidt i Pejlinger fra 288° til 67°; | |
| 2. rødt i — — — 67° — 85°; | |
| 3. hvidt i — — — 85° — 123°; | |
| 4. rødt i — — — 123° — 138°; | |
- Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 3 1/2 à 10 Sm for hvidt Lys og 2 à 7 1/2 Sm for rødt. Brændt Fyrbaake med graa Lanterne.
 Fra Kl. 5 1/2 Em. til Kl. 10 Em. gives Taagesignal med automatisk Klokke; om Natten giver Klokken kun Taagesignal som Svar paa Taagesignal fra Skibe; det samme er Tilfældet, naar Mekanismen kommer i Orden. 51° 48' 5 N. 4° 11' E.
159. **Holland. Zoegat van Vlissingen. Wielingen. Lodstvang.**
 1. Bericht aan Zeevarenden^a Nr. 18/161. ^bGravenhage 1915.)
 Al Skibsart i *Wielingen* W. for en Linie, som forbinder den røde og sorte vandret stribede Lystønde Nr. 3 i *Sardijngel* med *Nieuwe-sluis* hvide Lynfyr (Bagfyr), er forbudt medmindre Skibene have Lods om Bord.
 Fartøjer til og fra *Vlissingen* Red skal gaa gennem *Sardijngel*, saafremt de ikke har Lods om Bord.
Sardijngel Lystønde Nr. 3: 51° 26 1/2' N. 3° 34' E.
160. **England. The Woud. Vrag.**
 1. Notice to Mariners^a Nr. 62. London 1915.)
 Vraget af Damperen *Empress* med 2 Master over Vandet ligger c. 2 1/2 Sm NE. for *Sheringham Coastguard Station*. Vraget er afmærket med et Mærkeskib, som ikke viser Fyr. 52° 59' N. 1° 14 1/4' E.
 2. Vraget af Damperen *Nabua* ligger c. 2 Sm NE. for *Baclon Coastguard Station*. 52° 52 3/4' N. 1° 31 1/2' E.
 Vragenes Plads er kun omtrentlig, og ved deres Plads i Kortene bør tilføjes *P T.* (Kort Nr. 180.)

og Shetlands Øerne, samt Irland.

162. **England. Kanal Øerne. Guernsey. Hanois. Taagesignal.**
 1. Bericht aan Zeevarenden^a Nr. 16/145. ^bGravenhage 1915.)
 Ved *Hanois* Fyr gives under Taage — foruden Taagesignal med Klokke, Et-Slag hver 15 s. — tillige Et-Knald hver 10 m. 49° 26' N. 2° 41' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

163. **Afrika. Guldkysten. Axim Bugt. Bobovasi. Fyr tændt.**
 1. Notice to Mariners^a Nr. 66. London 1915.)
 Paa 14 m (47 foot) Toppen af Øen *Bobovasi* er tændt et hvidt og rødt Fyr med En-Formørkelser hver 20 s, Lys 17 s, Mørke 3 s. Lys et er rødt over Grundene mod N. og hvidt over Ankerpladsen. Grænsen mellem de to Lysvinkler er c. Pejling 83°. Flammens Højde: 24 m. Synsvide: 14 Sm. Hvid Fyrbygning med rød Kuppel. 4° 52' N. 2° 15' W.
164. **Førene Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sund. Pollock Rip Sine. Oplysning om Løb og Afmærkning.**
 1. Notice to Mariners^a Nr. 2/66. Washington 1915.)
Pollock Rip Klokketønde 1 er flyttet c. 160 m i Retning 209 1/4° (misv. SW. 1/8 S.); den ligger nu i 7 3/8 m Vand c. 3 3/8 Sm 90° (misv. E. t. S. 1/4 S.) fra *Monomy Point* Fyr. c. 41° 33' 34" N. 69° 54' 34" W.
 Kanalen W. for Klokketønden har ikke under 7 3/8 m Vand; igennem Kanalen findes et 7 9/8 m dybt Løb, som paa det smalleste Sted, W. for Klokketøndens nuværende Plads, er c. 210 m bredt.
Pollock Rip Lystønde 1 ligger c. 100 m E. for Klokketønde 1.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/116. København 1915.)
165. **Førene Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Block Island Sund. Vrag borttaget.**
 1. Notice to Mariners^a Nr. 2/68. Washington 1915.)
 Vraget af Fartøjet, som var sunket SW. for *Point Judith* Fyr, er borttaget, og Afmærkningen inddraget. 41° 19' 00" N. 71° 34' 48" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/68. København 1915.)
166. **Førene Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Cape Charles Fyrskib. Taagesignal forandres.**
 1. Notice to Mariners^a Nr. 2/71. Washington 1915.)
 Omtrent den 1ste Juli 1915 forandres Taagesignalet fra *Cape Charles* Fyrskib. Taagesignalet vil blive givet med en Shrene, der giver Et-Stød hver 20 s, Pause 17 s. 37° 05' 17" N. 75° 43' 29" W.
167. **Førene Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Potomac Floden. Roster Bluff. Fyr odelagt.**
 1. Notice to Mariners^a Nr. 3/120. Washington 1915.)
Roster Bluff Fyr er odelagt, og Tønde Nr. 53 er udlagt igen. 38° 46' 03" N. 77° 02' 06" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/120. København 1915.)

Med Hensyn til Udsigten til at blive visiteret af Undervandsbaadene spiller jo disse Fartøjers ringe Fart en Rolle.

Rederkonferencen i Göteborg, som skal overveje Spørgsmaalet om en Regulering af Fragtraterne for Korn, Foderstoffer og Kul til Skandinavien, er blevet aabnet den 10. ds. Som Delegerede for Danmark har Handelsministeriet udnævnt Nationalbankdirektor W. Stephensen, Direktør i det forenede Dampskibsselskab N. Høst, Direktør A. O. Andersen fra Dampskibsselskabet Carl, Konsul J. Lauritzen fra Dampskibsselskabet Vesterhavet, og Direktør K. Reinhardt fra Det dansk-russiske Dampskibsselskab som Suppleant.

Den svenske Regering har for Sverigs Vedkommende udnævnt følgende Delegerede: Grosserer J. A. Waller, Viceherredshovding F. Malmros, Generalkonsul A. Johnson og Direktør C. G. Wettergren, med Direktør H. J. Blomberg som Suppleant.

Den norske Regering har som Norges Delegerede udnævnt: Skibsreder, Odelstingspræsident Joh. Ludwig Mowinckel, Direktør O. F. Rustad, Skibsreder Halfdan Wilhelmsen og Formand for den norske Handelsstands Fællesforening Grosserer A. Bjerkke.

Minofaren. Göteborg. 8. Februar. For at yde Fiskeriet og Skibsfarten Beskyttelse mod Minofaren er der til Regeringen indbragt et Forslag af Fiskeriintendanten for det vestlige Distrikt, Dr. K. Andersson, i Hovedsagen gaende ud paa, at Sverig skulde søge etableret en Mineobservation udfor Vestkysten, og at dette eventuelt skulde foretages i Forbindelse med ensartede Skridt fra Danmarks og Norges Side.

(Ritz. Bur.)

Overvejelser i Anledning af Minofaren. Efter Forlydende paatænkes det at afholde et fællesnordisk Møde i Anledning af de Farer, de løsdrevende Miner i de nordiske Farvande afstedkommer.

Dette Møde vil, efter hvad »Berl. Tid.» erfarer, finde Sted i Kristiania, saa snart Forholdene tillader det, antagelig i de nærmeste Dage. Der vil komme Repræsentanter til Stede for de tre Landes Mariner, og sominoteknisk Sagkundskab vil blive repræsenteret. Det er muligt, at særlig fiskerikyndige Autoriteter ogsaa vil blive tilkaldt.

Der paatænkes en systematisk Eftersøgning og Ødelæggelse af Drivminer. Efter Forlydende vil Chefen for Sominekorpsset, Kommandør I. A. Vøhlz, repræsentere Danmark.

Sunket Skonnert. Damperen »Stubbekøbing« har paa sin Tur gennem Grønsund den 3. ds. fundet en sunket Skonnert. Den ligger paa dybt Vand i Nærheden af Stubbekøbing. Man formoder, at den er paasejlet af en Damper, og at Mandskabet er druknet.

Det er konstateret, at den sunkne Skonnert er »S. L. Weber« af Marstal. Den var bygget 1900. Den antages at have været paa Rejse fra Wismar til Uddevalla. I Løbet af den følgende Nat har Agterenden rejst sig saa meget, at den rager 3 Alen op over Vandfladen, hvorved Navnet er blevet synligt. Samtidig er det konstateret, at der har været gjort Forsøg paa at gøre Agterjollen klar, idet den var kappet fra Daviderne i den ene Side, men endnu sad fast ved den anden. Om Aarsagen til Ulykken er der intet oplyst. Der var 3 Mand om Bord, nemlig Føreren, Kapt. C. J. Christensen fra Marstal, der efterlader Hustru og flere Børn, en ugift Styrmand, I. K. Rasmussen, Ommel, og en halvvoxsen Dreng, K. M. Andersen fra Odense.

Krigsforsikringen. Krigsforsikringens Bestyrelse har paa et Møde den 8. ds. besluttet ligesom den norske Krigsforsikring foreløbig ikke at forhøje Præmierne.

Man forhandlede om et Forslag om, at danske Skibe, der skal passere det farlige Farvand, males med danske Farver, men nogen Beslutning blev ikke truffet.

Engelsk Søretsdom.

Den 12., 13. og 16. Marts 1914 behandlede ved Admiralretsretten i London en Kollisionssag mellem den danske Damper »Jægersborg«, tilhørende Firmaet C. K. Hansen, her, og den norske Damper »Urania« af Floor.

»Jægersborg«, ført af Kapt. C. F. Maltzen, er et Dampskib paa 1,797 Brutto Reg.-Tons og 1,136 Netto Reg.-Tons, og var den 28. November 1913, Kl. 1,35 om Formiddagen paa Vej ned ad Tynen med en Ladning Kul paa Rejsen til Kjøbenhavn. Besætningen bestod af 20 Mand. Vejret var fint og klart. Vinden var VNV, og stærk og Tidevandet løb ud med en Hastighed af 1 à 2 Knob. »Jægersborg« holdt sig godt Syd for Midten af Farvandet og gik med en Fart af 5 à 6 Knob. Under disse Forhold og da »Jægersborg« var mellem Groyne og det sydlige Pierhoved, opdagede man om Bord i denne i en Afstand af $\frac{3}{4}$ Sm. og lidt paa Bagbordsbov Topplanterne og den røde Lanterne paa et Dampskib, som viste sig at være »Urania«. Kort Tid efter, da »Urania«, skønt den kun viste sin Topplanterne og røde Lanterne, ikke syntes at komme mere tværs paa Bagbordsbov af »Jægersborg«, lod denne give et Stød i Fløjten og Roret blev lagt lidt Bagbord over og saa støttet. Da »Urania« imidlertid stadig nærmede sig og stadig viste sin røde Lanterne nærmest i Retning af »Jægersborg«s Bagbordsbov, gav denne atter et kort Stød i Fløjten, og Roret blev lagt haardt Bagbord og straks derpaa gentoges det samme Bagbordssignal. Samtidig med at dette sidste Signal blev givet, gav »Urania« to korte Stød i Fløjten; den kom med betydelig Fart og øjensynlig for Styrbordsror og ramte med sin Stævn og Bagbordsside »Jægersborg«s Bagbordsbov og forårsagede betydelig Skade. Da »Urania« gav to korte Stød og gav Styrbordsror, var »Jægersborg« for nær ved Sydpielen til uden Fare at slaa »Bak«, men før Kollisionen fandt Sted, var dens Maskiner stoppet. Fra »Jægersborg«s Side fremhæves det, at »Urania« forsømte at holde sig i den rigtige Side af Farvandet, da den kom ind paa Tynen, den gav fejlagtig og paa et urigtigt Tidspunkt Styrbordsror, og den undlod at sagtne, standse eller bakke sine Maskiner.

»Urania« er et Trædampskib paa 502 Brutto Reg.-Tons og 299 Netto Reg.-Tons, og var den paagældende Morgen Kl. 1,30 udenfor Indløbet til Tynen paa Rejse fra Kongsberg til Newcastle med en Ladning Hvede og Bønner løst i Rummene. Besætningen udgjorde 12 Mand. Det fremgaar af »Urania«s Forklaring, at den var ved at løbe ind i Floden fra Nord paa rigtig og forsvarlig Maade godt paa sin egen Styrbordsside af Midten af Kanalen, rundende den nordlige Pier-Bøje med Retning omtrent mod Vest, og gaende med en Fart af c. 3 Knob. Under disse Forhold bemærkede man om Bord paa »Urania« »Jægersborg«s Top- og Sidelanterner, idet den kom ned ad Floden en lille Smule paa »Urania«s Bagbordsbov og i c. $\frac{1}{2}$ Sm. Afstand. »Urania« gav Bagbordsror og gav tre Gange et kort Stød i Fløjten med Mellemrum til »Jægersborg«, hvis Lanterne skiftede paa »Urania«s Bagbordsside. »Urania« fik ingen Svar, og »Jægersborg« fortsatte med at nærme sig. Da »Urania« nu var for nær ved den nordlige Pier til at foretage sig nogen anden Handling, og »Jægersborg« forsatte visende sin grønne Lanterne paa »Urania«s Bagbordsbov, gav den to korte Stød i Fløjten, Roret blev lagt haardt Styrbord og Maskinerne sat paa fuld Kraft frem. »Jægersborg« svarede med to korte Stød men kom Styrbord over.

og »Urania«s Maskine blev saa sat paa fuld Kraft »Bak« og Roret lagt midtskibs. »Jægersborg« kom stadig nærmere gående Fart og tilføjede med sin Bagbordsbov »Urania«s Bagbordsbov et haardt Stød, der forårsagede alvorlig Skade. »Urania« fremhævede, at man om Bord paa »Jægersborg« undlod at holde sig Syd for Midten af Farvandet, undlod at passere »Urania« Bagbord til Bagbord, og gav Styrbordsror til en rød Lanterne, undlod at vige af for »Urania«, der navigerede mod Tidevandet, og at sagtne stoppe eller bakke Maskinerne, a l tilkendegive sine Manøvrer eller de man agtede at foretage ved Fløjtesignaler og at »Jægersborg« gik ud af Tynemundingen paa en urigtig Maade og uden at tage Hensyn til den indkommende Trafik.

I Dommen hedder det bl. a. »Urania« var for indgående, og da den naaede Indløbet fandt den, at Tidevandet ikke var gunstigt til at løbe ind i, hvorfor den drev lidt NØ. i for Indløbet og kom øjensynlig fra denne Retning, da den løb ind, hvorefter den straks inden for Pieren kom i Kollision med »Jægersborg«. »Urania« var under Kommando af en ung Lods, og han var praktisk talt ansvarlig for Navigeringen. Der er ikke under Sagen oplyst noget om daarligt Udkig eller om, at nogen anden end Lodsens er ansvarlig for Kollisionen.

»Jægersborg« var for udgående og havde sat sin Lods af ved Herdbøje c. ½ Sm. indenfor Pieren og fortsatte saa under Førelse af Skibets Kaplajn. Lodsens havde, da han gik fra Borde advaret bestemt imod at komme for nær til Sydpiere. De to Skibe kolliderede, og Spørgsmaalet er, hvor omtrent mellem de to Pierer Kollisionen fandt Sted. Fra »Jægersborg«s Side fremhæves det, at Kollisionen fandt Sted Syd for Midten af Farvandet og lige indenfor den sydlige Pier, hvorimod det fra »Urania«s Side fremhæves at Kollisionen fandt Sted i Nærheden af den nordlige Pier. Dommeren fandt ikke at han kunde fæste nogen Tillid til den Forklaring Lodsens paa »Urania« afgav; denne var en ganske ung Mand, og hans Forklaring var uforstaaelig og i Modstrid med de andre Vidners Forklaring. Dommeren var af den Mening, at »Urania« kom i Retning fra NØ. til SV. styrende lige for Indløbet til Havnen. Da Skihet kom ned i umiddelbar Nærhed af Nordpiere har Strømmen stadig forsat det mod Syd over mod Sydpiere, og det har Lodsens ikke bemærket. Det var mørkt, da han rundede Nordpiere, og han har sikkert ikke været den saa nær, som han har troet at være. Et Blik paa et Kort over dette Farvand viser, at lige indenfor Pieren sætter Strømmen Syd i.

Der er et andet Punkt, der giver et Vink i Retning af, hvor Kollisionen fandt Sted, nemlig: efter at Kollisionen havde fundet Sted fandtes begge Skibene til Ankers udenfor det sydlige Pierhoved: »Urania« mellem Sydpierehovedet og Bojen og »Jægersborg« agten for den, i c. 1 Skibslængdes Afstand. Begge laa til Ankers og det paa- staaes, at Kollisionen medførte, at Skibenes Bagbordsankere kom uklare af hinanden og blev trukket over Bord og paa den Maade ankrede Skibene. Hele »Urania«s Bov var knust og begge Ankrene var gaaet over Bord, og »Jægersborg« havde et stort Hul i Bagbordsbov af »Urania«s Anker og desforuden et stort Hul i Boven frembragt af »Urania«s Stævn. Der er fra begge Sider Enighed om, at Ankrene gik over Bord i Kollisionsøjeblikket, og Dommeren fandt, naar Hensyn toges til Indløbets Bredde og Skibenes Kurser, samt endelig til den Kendsgerning, at de begge — efter at Kollisionen havde fundet Sted — fandtes til Ankers udenfor Pieren og i sydlig Retning herettede dette til den Slutning, at Kollisionen havde fundet Sted noget Syd for Midten af Farvandet og ikke Nord for samme.

»Urania« domtes saaledes til alene at bære hele Ansvar for Kollisionen. (Shipp. Gaz.)

Tillæg til Lov af 6. August 1914, jfr. Lov af 29. Oktober s. A., om Forbud mod Udførsel af visse Varer. (Stadfæstet af Kongen i Februar 1915.)

§ 2 i Lov af 6. August 1914 om Forbud mod Udførsel af visse Varer affattes saaledes:

Den, der i Strid med et i Henhold til denne Lov udstedt Forbud udfører eller søger at udføre Varer, straffes med Bøde fra 500 Kr. til 10,000 Kr. eller Fængsel, jfr. almindelig borgerlig Straffelov § 25, hvorhos Varerne konfiskeres. Kan Varerne ikke skaffes til Stede, tilpligtes den skyldige at betale et til Varesnes Værdi svarende Beløb. Saa vel dette Beløb som den idømte Bøde kan inddrives.

Det Befordringsmiddel, hvormed den ulovlige Udførsel finder Sted, kan konfiskeres efter de her fastsatte Regler, for saa vidt den, der er raadig over Befordringsmidlet, er skyldig eller medskyldig i den begaaede Lovovertrædelse.

Den, der findes skyldig i Overtrædelse af nærværende Lov, kan frakendes Ret til at drive Næring eller til at fore Skib.

Bøden tilfalder Statskassen. Sagen behandles som offentlig Politisag.

Denne Lov træder straks i Kraft.

Fragtmarkedet.

De forskellige Markeder er fremdeles faste, og gode Rater kan opnaas. Det er selvfølgelig stadig Amerika, og navnlig Nordamerika, som tager Tonnage, og der sluttedes mange gode og lønnende Fragter. Blandt de sidste Afslutninger skal vi nævne følgende:

Øst en. Soyabønner Vladivostok 65/ Danmark, Februar—Marts. Ris Rangoon 47/6 én Havn U. K. pr. Februar—Marts. Bombay 42/6 Dødvægtsbasis til to Havne Østkysten af U. K., meget prompt.

Middelhavet. Bomuldsfrø Aleksandria 21/6 pr. 60 Kbf. Englands Vestkyst, 23/ Østkysten, nordligst Hull, prompt. Erits Hornillo Bay 16/9 Middlesbro (4,000), 16/ Marbella/Middlesbro (3,000), 16/ Carthage eller Almeria/Tyne (4,000). Salt fra Lissabon, Setubal, Tunis, Trapani eller Torrevieja c. 25/ Vestnorge, Februar—15. Marts. Erits fra Bilbao 10/ Swansea, 17/ Middlesbro, 17/9 Tynedock (3,200), prompt.

Nordamerika. Korn Northern Range c. 11/ Grækenland eller Vestitalien, 14/ Skandinavien, Februar—10. Marts. Stykgods New York/Kjøbenhavn eller Göteborg 70/ à 72/6 Netto Charter pr. Februar—Marts. Bomuld Galveston 155/ pr. Net. Reg. Ton til Havre, Februar—Marts.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 63/ U. K., 75/ Skandinavien, ingen Reduktion direkte Havn, Februar—Marts. Buenos Aires 67/6 Marseille, prompt. Bahia Blanca 60/ U. K. (Englands Østkyst undtagen). Rosario 55/ U. K., ingen Reduktion direkte Havn (5,500), 10. April—10. Maj.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 20/ Rouen eller Calais, 25/ St. Nazaire, 25/6 Gibraltar, 30/ Marseille, 34/ Aleksandria, 37/6 Livorno, 38/ Genua eller Savona, Hull 20/ Rouen (2,000—4,500). Wear 37/ Genua (5,800). Fra Cardiff eller Newport 14/6 Dieppe, 16/ Rouen, Frcs. 21 St. Nazaire, 22 Bordeaux, 30 Algier, 30/ Genua eller Savona, 29/9 Neapel eller Barcelona, 30/ Port Said, 32/6 Colombo, 22/ Las Palmas, 27/ River Plate.

(Skrrevet den 9. Februar 1915.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der nogle Trælaster fremme til meget gode Rater, men der sluttes kun ganske enkelte Sejlere for Trælaster og en væsentlig Grund hertil er, at det er vanskeligt at faa Besætninger særlig Styrmand, som ikke synes at ville gaa i Fart endnu.

Fra Østersøen ligger Forretning ganske stille: Danmark har meget lidt at hyde paa, medens Vestsverig og Østnorge har adskillige Trælaster i Markedet.

Returfragter Vest fra til neutrale Lande er meget gode og der sluttes enkelte til høje Rater ogsaa fra Atlanterhavshavne. Kullaster fra Østbritannien er 16 à 18 £ pr. Keel til danske Havne, 16 à 17 £ til Østnorge, hvortil enkelte er sluttet.

Angaaende de mindre Skibe er det lige roligt fra Provinserne; af de faa Afslutninger kan bl. a. nævnes Hvede Kertemind/Kjøbenhavn 4 Kr.; fra Kjøbenhavn er det ogsaa ligesom roligere, da det nu synes lettere for Købmændene at faa disponible Jernbanevogne. Hvad der sluttes, er dog til uforandrede Rater, saaledes for Bomuldsfrøer til Rønne 7 Kr., Rug til Aarhus 6 Kr., Bomuldsfrøer 7 Kr. samt Raajern til Helsingør 4½ Kr., Korsør 5½ Kr. og Sojakager Vejle 5 Kr. Endvidere sluttedes Godning fra Kastrup til Mullerup 6 Kr., Rudkjøbing 5½ Kr., og der kan endnu placeres flere Skibe derfra til Provinserne.

Nybygninger, Køb og Salg.

Et Konsortium, bestaaende af Mænd fra Mols, Aarhus og Fredericia, har købt svensk Dampet »Niobe«. Skibet laster 1,240 Tons død Vægt og har kostet 200,000 Kr. Damperen agtes særlig benyttet til Kulfragt og faar Hjemsted i Aarhus med R. Lohmann Hvid som korresponderende Reder.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Vesterhavet. Laura, Thøgersen, afg. Frederikshavn 7./2. til Liverpool. — Ellen, Hansen, pass. Dover 7./2. for Valencia. — Thyra, Lund, pass. Dungeness 7./2. for Valencia. — Bodil, Norddal, ank. Faxe 7./2. — Olga, Christensen, afg. Esbjerg 7./2. til Hartlepool. — Valborg, Jepsen, afg. Ceuta 6./2. til Iviza. — Karla, Winther, afg. Kjøbenhavn 6./2. til Dunston. — Anna, Winslow, ank. Port Talbot 5./2. — Rigmor, Uldall, afg. Newcastle 5./2. til Sevilla. — Cito, Toft, afg. Liverpool 4./2. til Esbjerg. — Gørdå, Rasmussen, pass. Dunnet Head 5./2. for Liverpool. — Dagmar, Sørensen, pass. Dunnet Head 4./2. for Esbjerg. — Hebe, Gregersen, ank. Southampton 4./2. — Inger, Skon, afg. Kjøbenhavn 4./2. til Liverpool. — Fylla, Thomsen, ank. Granton 3./2. — Nordsoen, Nielsen, afg. Esbjerg 3./2. til Newcastle. — Yrsa, Larsen, ank. Kjøbenhavn 3./2. — Polly, Mathiasen, ank. Vestmannaey (Færøerne) 2./2. — Noxos, Basse, ank. Helsingborg 3./2. — Nancy, Iversen, ank. Aarhus 3./2. — Johanne, Mikkelsen, afg. Kjøbenhavn 1./2. til Hartlepool. — Ulla, Pedersen, afg. Ardrossan 1./2. til Ceuta.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, ank. Cardiff 6./2. — Johan Siom, Wittenkamp, afg. Helsingør 5./2. til Charleston. — Harald Klitgaard, Nielsen, afg. Aalborg 6./2. til Sunderland. — Russ, Petersen, afg. Aarhus 4./2. til New Orleans. — Wladimir Sawin, Folkenberg, afg. Galveston 6./2. til Danmark. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Falmouth 3./2. — Michail Outchoukoff, Nielsen, ank. Helsingør 30./1. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. New Orleans 1./2. til Aarhus. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Newcastle 26./1. til Galveston. — Helmor March, Christensen, afg. Brisbane 30./1. til Pensacola. — Nawa, Dahl, afg. Newcastle 13./1. til Galveston.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk ank. Huelva 3./2. — Anna Mærsk afg. Blyth 8./2. — Arnold Mærsk afg. Ardrossan 2./2. — Chassie Mærsk afg. Newcastle 4./2. — Eleonora Mærsk afg. Las Palmas 7./2. — Hulda Mærsk afg. Korsør 9./2. — Laura Mærsk afg. Savannah 7./2. — Lexa Mærsk pass. Skagen 9./2. — Peter Mærsk afg. Newport 2./2. — Sally Mærsk ank. Konstantinopel 29./9. — Silkeborg ank. Bahia 30./1.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. Helsingborg 12./1. til Baltimore. — Gulfaxo, Petersen, afg. Nakskov 19./1. til New York. — Skinfaxe, Henningsen, afg. New York 22./1. til Aarhus. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Hull 4./2. til Kjøbenhavn.

Heimdal. Helga, Vnaben Hansen, afg. Tynen 4./2. — Martha, Christensen, ank. Kjøbenhavn 27./1. — Elna, Rathje, afg. West Hartlepool 29./1. — Therese, Pedersen, ank. Kjøbenhavn 24./1. — Harriet, Larsson, ank. Algier 8./2. — Dagny, Therkildsen, afg. Marseille 27./1. — Simone, Olsen, afg. Marseille 30./1. — Jeanne, Olesen, ank. St. Nazaire 6./2. — Vera, Riso, ank. Swansea 5./2. — Daisy, Jørgensen, afg. Rouen 8./2. — Augustine, Leth, afg. Valencia 30./1. — Betty, Larsen, afg. Baltimore 8./1.

Dania. Mary, Clausen, pass. Deal 1./2. for Las Palmas. — Elv, Lorentzen, pass. Helsingør 6./2. for Tynen. — Nelly, Schuberth, afg. Gibraltar 4./1. til Wilmington. — Lilly, Sørensen, afg. Liverpool 1./2. til Frederikshavn. — Alexy, Sørensen, ank. Liverpool 6./2. — Dagny, Clausen, afg. Tynen 6./2. til Nantes.

Brix Hansen & Co. John, Mathiesen, ank. Leith 6./2. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Hartlepool 6./2. — Nordpol, Nielsen, afg. Buenos Aires 2./2. — Fanny, Nielsen, ank. Montevideo 4./2.

Orion. Sirius afg. Troon 14./1. — Orion afg. Helsingør 7./2. til Methil.

Thurs. H. A. Hansen, Andreasen, ank. Methil 4./2. — Peter Bom, Jørgensen, ank. Aarhus 5./2.

Era. Erindring, Nielsen, ank. Aarhus 2./2. — Energi, Jensen, ank. Burntisland 8./2.

Sejlskibe.

Svendborg. Mine, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 8./2. — Peter, Hansen, ank. Kjøbenhavn 3./2. — Meta, Møller, ank. Ceuta 5./2. — Capella, Hansen, ank. Nyborg 5./2. — Ørnen, Robach, ank. Swansea 3./2. — Ragnhild, Wilde, ank. Halmstad 5./2. — Flora, Sørensen, ank. Kristiania 8./2. —

Era. Svalen, Rosenbeck, ank. Saulceur 2./2. — Eliezer, Nielsen, ank. Halmstad 3./2. — Nauta, Stærke, ank. Gibraltar 4./2. — I. O. — Thor, Petersen, afg. Frederikshavn 4./2. til Folkenberg. — Saturn, Nielsen, ank. Oporto 5./2. — Adjutor, Kock, ank. Hals 4./2. — Iris, Stegmann, ank. Norre Sundby 5./2. — Luverurie, Friis, ank. Aalborg 5./2. — Dana, Friis, ank. Kjøbenhavn 5./2. — Ofelia, Clausen, ank. Nyborg 4./2. — Albertine, Madsen, ank. Frihavnen 4./2. — Heimdal, Stangaard, ank. Folkenberg 6./2. — Anne, Mikkelsen, ank. Göteborg 6./2. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Kjøbenhavn 8./2. — N. E. Schmidt, Rasmussen, ank. Civita Vecchia 8./2.

INDHOLD:

Meddelelser fra Føllesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 11. Februar 1915. — Engelsk Soretsdom. — Tilbæg til Lov af 6. August 1914, jfr. Lov af 29. Oktober s. A., om Forbud mod Udførsel af visse Varer. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger.



Indreg. Varemærke.

„Sana“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrollerede Bæsetninger. Garanteret ren og uden Tilætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianterings
handlere.

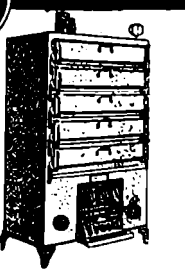
Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn. Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.
Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.

DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S

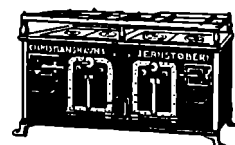
AFDEL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS
BAGE-
OVNE



KABYS KOMFURER
I ALLE STØRRELSER



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901.
6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telogr.-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.

„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 Foreningens Lokaler og hos Blankensholms Eftf.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

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

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Kjøbenhavns

uofficielle Børskurs d. 10. Febr. 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibe Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab ...	116	116	116 ^{1/2}
Danmark	118 ^{1/2} - 1/4	118 ^{1/2}	119
Norden	122 ^{1/2} - 123	122 ^{1/2}	122 ^{3/4}
Carl	128 ^{1/4}	128	129
Dannebrog	145 ^{1/2} - 147	145 ^{1/2}	145 ^{3/4}
Skjold	112 ^{1/2} - 1/4	112 ^{1/2}	113
Urania	40 - 42	41 ^{1/2}	42 ^{1/2}
Dampsk. af 1896		129 ^{3/4}	131 ^{3/4}
Højndal		126	128 ^{1/2}
Grøn	131 ^{3/4} - 132 ^{1/2}	132 ^{1/4}	33
Neptun		130	131 ^{3/4}
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	75 ^{3/4}	76 ^{1/2}	76
State- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 ^{1/2} % uops. Stats.		—	—
3 ^{1/2} % Husejer Kreditk. I. Afd. I. S.		—	—
3 ^{1/2} % Kbhvn. Kreditk.		—	—
4% — — 2. Serie ..		—	—
4% — — 1. — ..		—	—
4% Østift. Kreditf. 4. — ..		—	—
4 ^{1/2} % — — 7. — ..		86	86
3 ^{1/2} % — — 6. — ..		—	—
3 ^{1/2} % Landkreditk. 3. — ..		—	—
Aktier.			
Nationalbank		143	145
Privatbank	103 ^{3/4}	103 ^{1/2}	104
Landmandsbank	133	132 ^{3/4}	133 ^{1/4}
Handelsbank		141 ^{1/4}	142 ^{1/4}
Kbhvn.s Laane- og Diskontobank	91 ^{3/4}	91 ^{3/4}	93
Sukkerfabr.	236 ^{3/4} - 236 ^{1/4}	236 ^{1/2}	237
Burm. & Wain	95 ^{1/4} - 95	95	95 ^{1/4}
Bryggeri Aktier	147 ^{1/2} - 147	146 ^{1/2}	148 ^{1/2}
Helsingør Jærnak			

Vekselkurs d. 10. Februar 1915.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	86.85	
London	19.40	
Paris	78	
Amsterdam	165	
Wien	70	

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

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 1158, 1159 og 1160. „Danskellloyd“.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
tegnere 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 1786. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 000,050.
tegnere Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristianstadsvej 2. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

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

Post-Adresse: Holbergsgade 1. 1. Sal. Telegram-Adresse: Søassurance. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikrings-selskab lim.

i Kjøbenhavn
tegnere 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 266 og 10756

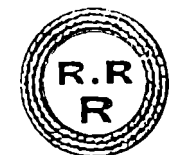


NORSKE LLOYD

Kristiania
Sø-, Vare-, Breakdown-
og Ansvarsforsikring.

KNUD GOTTSCHALK,
Nørregade 2. Tlf. 3591. Kjøbenhavn K.
Telegr.-Adr.: Billmøgl. A. B. C. Code 6th Edition.

Randers Rebslaaeri



Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staalouge
til Skibsbrug og Elevatorer.

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.

LANDMANDSBANKEN

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

Frederikshavns Værdi 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. —

Skibs-

Provierteringshandlere.

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, Natliff. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eft.) Telf. 208.

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 Mollerups Smøreapparater.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde
udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.



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

N. SANDBERGS Skråderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skråderl og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundavall. — Rikstelefon: No 1511.
Postadress: Sundavall.

Medlemmar paa alla lastingeplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutakär & Harnäs, Süderhamn, Sundavall, Hernösand,
Örneköldavik, 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. 7888.
Nat-Telefon i Havartillælde 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 & Bentlön'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.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr. „Velthela“, Lovisa.

Gustaf Svanijung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Svanijung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

OLSKIND

Bedste Olieøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faas overalt.

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

N. SANDBERGS Skråderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skråderl og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klassees
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søager).

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

ZOOL. HAVE

i København

køber gerne for den
brugbare Dyr.

I. P. Carstensen,

Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872)

anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjorbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamplogværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af Tændlyggede Klædeløser.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telt. 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
Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

JÜRGEN OHLRAU

SKIBSMÆGLER

KIEL

Telegr.-Adr.:

Schiffsmakler Ohlrau.

Telefon: 6377.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Markkristensen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

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.



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.

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: **Undersøgelser** og midlertidige **Reparationer** af **Skibe**, alt **Bolværksarbejde**, **Dybtvandsdykning**, m. m. udføres ved **Henvendelse** til

Entrepenør F. HINRICHSEN,
Thorshavnsgade 3.
Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

A. WILSON, Kobbersmedie

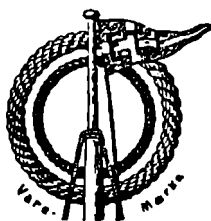
Alt Skibsarbejde udføres.
Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.
Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)
Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.
Adelgade 79. København K.
Telef. Central 8556.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindsløv, Vesteraagade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: **Skibsarbejde.**

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



HERKULES
Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad
faas kun fra

Esbjerg
Tovværksfabrik A/s

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. 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.

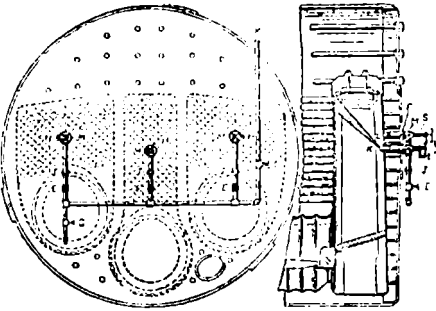
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 7.

Kjøbenhavn, Torsdag den 18. Februar 1913.

22. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Ilor, Plønder og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at rulle Røgkammerdørene, hvorved undgås kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower fra Minutter daglig, er Ilor etc. altid rene.

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

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

TELEFONER:
1403 — 1406
3053 — 3078

**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

Adr.: Toldbod- vej 7, Moz.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde	Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum	Telefon 5601
• • Leverandør til Flaaden • •			• • Leverandør til Statsbanerne • •	

Kjøbenhavn
Flydedok og Skibsværft.

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

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

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let, blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og Presseningduge.

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.

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

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

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

Maskinbyggeri, Kodelsmedie, 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“.

HANSHELL & Co.
BARBADOS W. I.
Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forsked ydes for Proviantoring etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laste-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisæ fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:
HANSHELL, Barbados.

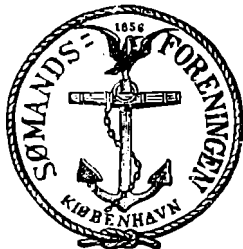
JULIUS OTT Ingeniør, Konsulent
i Skibsbygning
Hamborg 1, Fredinandstrasse 29.
Køb og
Salg af **Neutrale Skibe**

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

**Skibsinspektør.
Dampskibsexpert.**
En yngre Skibsfører med 8 Aars Erfaring som Fører af større Dampskibe i forskellig Part, ønsker at træde i Forbindelse med Firmaer, som kunde ønske faglig Assistance ved Inspektion, som ved Tilsyn med Reparationer og Nybygninger af Skibe. Paatager sig at repræsentere Rhaderier i Havarit og Søreretssager. Behersker det engelske, tyske og franske Sprog. Billet mærket „Inspektørexpert“ modtager dette Blads Fontor.

Dampmuddermaskine!
En Muddermaskine med alt Tilbehør og i god Stand er meget billig til Salg ved Henvendelse til
Skibshandler C. Hansen,
Nakskov, Tlf. 266.

Ledig Lodsplads.
Ved Frederikshavn-Hirsholm Lodseri bliver den 1. April en Plads ledig som Fastlods. Som Betingelser for Ansættelse henvises til Lodslovens § 7. Ansøgninger om denne Plads, der maa ledsages af Søfartsbog, Eksamensbeviser, anbefalinger samt Lægeattester for godt Syn, Farvesans og godt Helbred i Almindelighed, stiles til **Lodsdirektøren**, men sendes inden den 10. Marts til **Lodsoldermanden, Frederikshavn**, hos hvem nærmere Oplysninger kan faas.



**Sømandsforeningens
Generalforsamling** afholdes **Lørdag den 6te Marts Kl. 8 i Børsens Forsamlingsaal** (Indgang under Rampen).
Beretning gives om Foreningens Virksomhed. Det reviderede Regnskab for 1914 forelægges.
Valg af 1 Bestyrelsesmedlem i Stedet for Krydstold-assistent **C. Andersen**, der fratræder efter Tur.
Valg af Revisorer.
Kjøbenhavn, Februar 1915.

Bestyrelsen.

Tysktalende Maskinister
søges som Overfyrbøder i stort Køddelhus, eller som Opsynsmand ved Maskin-Bedriften i en større Brunkuls- og Briketfabrik. Henvendelse til Ingeniør Steg, Gruhlwerk, Kierberg bei Cöln, Tyskland.

Dampskibsselskabet „Norden“

afholder sin aarlige, ordinære Generalforsamling den 3die Marts, Kl. 3³/₄ Em., i Hotel »Phønix.

Forhandlingsgenstandene er:

- 1) Beretning fra Bestyrelsen om Selskabets Virksomhed.
- 2) Regnskabsaflæggelse for Aaret 1914 samt Indstilling om Decharge for det reviderede Regnskab.
- 3) Forslag fra Bestyrelsen om Bemyndigelse til eventuelt Køb og Salg af Skibe.
- 4) Valg af et Medlem af Kontrolkomiteen.
- 5) Valg af 2 Revisorer for Aaret 1915.

Adgangskort og Stemmesedler til Generalforsamlingen samt Regnskabsekstrakten for Aaret 1914 udleveres mod Forevisning af Aktierne fra den 24de Februar til **senest 3 Dage** forud for Generalforsamlingen paa Selskabets Kontor, Amaliegade 43, Stuen, fra Kl. 11—1.

Kjøbenhavn, den 15de Februar 1915.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Danmark“.

Onsdag den 3die Marts d. A., Kl. 4¹/₂, holdes den aarlige Generalforsamling paa Hotel »Phønix« med følgende Dagsorden:

- 1) Beretning om Virksomheden i 1914.
- 2) Fremlæggelse af det reviderede Regnskab for 1914 og af Status.
- 3) Meddelelse af Decharge til Bestyrelsen.
- 4) Valg af en Kommitteret.
- 5) Valg af to Revisorer for Aaret 1915.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kan afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 43, fra Torsdag den 25de Februar indtil Mandag den 1ste Marts mellem 11—1 mod Opgivelse af Numrene af de paa Navn noterede Aktier eller Forevisning af Aktier, som lyder paa Ihændehaber.

Kjøbenhavn, den 15de Februar 1915.

Bestyrelsen.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Budtz-Jørgensen
Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.
Skibs-Blikkenslageri.
Leverander til D. F. O. S.

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

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

Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,
Chr. Schjorbecks Efterf., Hølsinger.
Skibsprovantering
Lager af Manilla- og Hamptonvørk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872)
anbefaler sig med Levering af alle Slags Baade.

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 nøjagtigt til moderate Priser.

Kjøbenhavn, den 18. Februar 1915.

Som man maatte vente, har den Bekendtgørelse, som Chefen for den tyske Marines Admiralstab har offentliggjort i »Reichsanzeiger« den 4. ds., og hvoraf vi bragte en Gengivelse i vort sidste Nummer, fremkaldt en betydelig Bevægelse i alle Skibsfartskredse i samtlige neutrale Stater. Den tyske Marine erklærer fra den 18. ds. samtlige Farvande omkring Storbritannien og Irland samt hele den engelske Kanal for Krigsomraade, i hvilket den vil ødelægge ethvert fjendtligt Skib, der antræffes, og gør opmærksom paa, at ogsaa neutrale Skibe vil være udsat for Fare paa dette Omraade. idet det ikke altid vil kunne undgaa, at Angreb, der er beregnet paa fjendtlige Skibe, rammer neutrale Skibe.

Den Situation, der herved opstaar for den neutrale Skibsfart, er jo af en meget alvorlig Natur og har fremkaldt en indgaaende Drøftelse i alle Blade, uforenelig, som den synes at være, med alle hidtidige Begreber om neutral Skibsfart i Krigstid, har den dertil fremkaldt meget alvorlige Protester fra nogle af de store neutrale Magter, i hvert Fald fra De forenede Stater og i mildere Form vistnok ogsaa fra Italien. Der kan ikke være Tvivl om, at ogsaa de skandinaviske og andre neutrale Lande vil samles om Protester imod, at deres Skibe og Undersaatter udsættes for Ødelæggelse, uden at Skibets Nationalitet er sikkert fastslaaet, og dette saa meget mere som en effektiv Blokade af de nævnte Farvande umuligt lader sig gennemføre.

Protester alene kan imidlertid ikke klare Sagen, det gælder om at forskaffe de neutrale Skibe al den Sikkerhed, som det er muligt, og at gøre dem saa let kendelige for den tyske Marine, at skæbnesvangre Fejltagelser ikke kan indtræffe, da man dog sikkert tør gaa ud fra, at ogsaa den tyske Marine paa sin Side vil gøre alt for at undgaa saadanne.

Der er fra flere Sider fremkommet Forslag om at paamale Skibenes Sider brede Baand i de nationale Farver, eller at paamale Nationalflaget og Navnet paa Skibets Hjemsted med store Bogstaver. En saadan Foranstaltning vil sikkert vise sig hensigtsmæssig og vil være saa meget mere paakrævet, da England har erklæret, at det anser det som tilladeligt, at engelske Skibe i Nodstilfælde hejser neutralt Flag.

Efter hvad vi har bragt i Erfaring har Dansk Dampskibsrederiforening allerede nu besluttet at forsyne alle de af deres Skibe, der gaar Skagen ud med nationale Kendingstegn af følgende Karakter: Paa begge Sider af Skibet for og agter paamales et stort Dannebrogssflag, og desuden males midt paa Siden Ordet Danmark i hvidt med store Bogstaver.

Skal denne Foranstaltning gøre sin fulde Nytte for den danske Handelsflaade er det imidlertid nødvendigt, at den bliver obligatorisk for alle de Skibe, som passerer Skagen ud eller ind, hvilket formentlig vil kunne ske ved, at Krigsforsikringen paabyder den og forlanger den gennemført saa hurtigt, det kan lade sig gøre.

For Skibe, som er under Vejs hjemefter, eller for Tiden befinder sig paa Søen, vil dette dog ikke kunne iværksættes, førend efter deres Hjemkomst eller Ankomst til første Havn. De vil derfor endnu i nogen Tid komme

til at savne den Beskyttelse, som disse Nationalmærker formentlig vil give vore Skibe.

Ved Bladets Slutning erfarer vi, at Krigsforsikringen i et Møde har bifaldet den ovenomtalte Foranstaltning uden dog at gøre den obligatorisk og snart vil udsende et Cirkulære herom.

Samtidig erfarer vi, at den danske, norske og svenske Regering efter Forhandlinger i Stockholm er blevet enige om overfor den britiske og den tyske Regering at gøre Forestillinger i Anledning af de Farer, som truer den nordiske Søfart dels paa Grund af den af det britiske Udenrigsdepartement offentliggjorte Meddelelse om eventuel Anvendelse af neutralt Flag paa britiske Handelsskibe, dels i Anledning af de militære Foranstaltninger i Farvandede omkring den britiske Øgruppe, som fra tysk Side er stillet i Udsigt.

De Noter, som de tre Regeringer nu har tilstillet de to krigsførende Lande, er, hver for sig, enslydende.

Stranding med Tab af Menneskeliv. Galeasen »Ingeborg« af Kolding er under en stærk Østenstorm den 6. ds. strandet ved Indløbet til Hals. Fra Passagerdamperen »Aalborghus«, der samtidig passerede Stedet, kunde man høre Besætningens Nødraab. Da »Aalborghus« ikke kunde komme dem til Hjælp, præjede Damperen Lødsen i Hals, som gik ud i Motorbaad og saa Mandskabet sidde i Rigningen, men da Motorbaaden kom nær til Skibet, var der ingen Mennesker at opdage. Besætningen er sandsynligvis druknet. De to om Bord værende paa Galeasen »Ingeborg« var Skipperen Johannes Petersen, hjemmehørende i Kolding, samt en ældre Mand fra Strandhuset ved Kolding. Skibet bliver sandsynligvis fuldstændigt Vrag.

Dødsfald. Fhv. Skibsfører Jens Christensen af Sønderho paa Fano er i forrige Uge afgaaet ved Døden henved 87 Aar gammel. Afdøde, der tilhørte den gamle Skippertype, sejlede i en lang Aarrække med et af Konsul Poul Hansens Skibe. »Fredericia« paa Ruten Kjøbenhavn—Island. 1892 tog han »Landtørn«: men denne flittige Skipper kunde ikke finde sig til Rette i Hvilen ved den hjemlige Arne, han købte sig derfor et Par Aar efter en større Lægter, hvormed han fartede paa Esbjerg om Sommeren til han i Aaret 1907 afstod Lægteren. Afdøde var Veteran fra Trearskrigen.

P. K. P.

— Skibsfører ved Statsbanerne A. Nielsen. Korsør, er efter kort Tids Sygdom afgaaet ved Døden i Kjøbenhavn, 55 Aar gl. Kaptajn Nielsen, der blev ansat ved Statsbanerne 1. Juni 1888, har gjort Tjeneste ved Masnedø og Lillebelt og var nu Fører af Postdampskibet »Ægir«. Korsør—Kiel, men har siden denne Farts Indstilling været Fører i Storebeltstafarten.

— Fhv. Fører for Det forenede Dampskibsselskabs Dampner »Oscar II.«, Kaptajn Vilh. Skjødt, er i Følge »Hovedstaden« den 15. ds. død af et Hjerteslag. Skjødt gjorde sit Navn særlig bekendt ved for en halv Snes Aar siden at føre »Oscar II.«, der paa Atlanterhavet havde haft en betydelig Maskinskade, velbeholdent til Azorerne.

Passerede Miner. Kalundborg, 4. Februar. Norsk Dampner »Diana«, Kaptajn Apold af Bergen, er i Dag ankommet til Kalundborg fra Dunkerque. Kaptajnen rapporterer, at Damperen den 2. ds. Kl. 4 Em. med 5 Minutters Mellemlum mødte to drivende Miner i Skager-

rak ret udfor Hanstholm. Damperen passerede Minerne saa nær, at man fra Broen kunde se baade Nagler og Beslag paa dem.

Dampskibet »Angantyr« af Kjøbenhavn har den 2. ds. paa Rejse fra England til Kalundborg i usigtbart Vejr passeret en Mine 30 Sømil VNV. for Hirtshals paa 38 Favne Vand. Minen, der efter Kaptajnens Udsagn, var en af de farlige Stødmener, var kun en halv Skibslængde fra »Angantyr«.

(Ritz. Bur.)

Suez-Kanalen. London, 2. Februar. Admiraltetet dementerer den i Fastlandets Blade fremkomne Meddelelse om, at Suez-Kanalen skulde være lukket. Kanalen er aaben som sædvanlig for Trafik, og der er kun truffet Forholdsregler til at sørge for Skibenes Sikkerhed.

(Ritz. Bur.)

Sejladsen paa Kristiania Fjord. Udenrigsministeriet har fra den danske Gesandt i Kristiania modtaget følgende telegrafiske Indberetning: I Følge Meddelelser i norske Blade er det fra autoritativ Side udtalt, at der nu findes saa mange omdrivende Miner i Farvandet udfor Kristiania Fjord, at Sejlads om Natten maa anses for farlig.

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. Bestyrelsen for A/S. Det Dansk-Franske Dampskibsselskab vil indstille til den ordentlige Generalforsamling, at der for det forløbne Driftsaar udbetales 10 pCt. Udbytte til Aktionærerne, medens Restoverskudet, c. 10 pCt. af Skibenes bogførte Værdi, overføres til Reserve- og Amortisationsfonden.

Burmeister & Wain. Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibbyggeris Regnskøbs Afslutning for 1914 udviser en Saldo paa Kr. 2,005,297.04, hvoraf Kr. 102,257.41 er overført fra 1913. Paa den 11. Marts berammede Generalforsamling vil Selskabets Bestyrelse foreslaa, at der udbetales 7 pCt. i Udbytte til Aktionærerne, at der henlægges Kr. 550,000 til Reserve- og Fornyelsesfonden, Kr. 450,000 til Dispositionsfonden og Kr. 100,000 til en Konto til Imødegaaelse af Kurstab paa udenlandske Krediter, og at Kr. 37,656.87 overføres til næste Aars Regnskab.

Dampskibsselskabet Danmarks Bestyrelse agter at foreslaa den kommende Generalforsamling, at der udbetales et Udbytte af 8 Procent.

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 giver 5 pCt. Udbytte for Aaret 1914.

Bestemmelse om Adgang til britiske Flaadehavne. Vi henviser til, at der i dette Blads Nr. 6, under »Efterretninger for Søfarende«, findes en Fortegnelse over en Række britiske Flaadehavne, i hvilke det er forbudt Undersaatter af de med Storbritannien i Krig værende Nationer at komme om Bord i neutrale Skibe, enten som paamønstrede eller Passagerer.

Den sunkne Skonnert »S. L. Weber« er nu taget op af Svitzers Bjergningsdamper »Svava« og blev den 13. ds. slæbt ind i Stubbekjøbing Havn efter at være delvis tætnet og pumpet læns.

Skonnerten er nu undersøgt i Bunden af Dykkeren, og det viser sig, at Forliset hverken skyldes Kollision eller — som der ogsaa yntedes om — Minesprængning. Efter alt at dømme har den, skriver »Loll-Falsters Stiftstid.«,

stødt paa en Sten, rimeligvis ude ved »Tolken«, hvorved der er gaaet Hul i Bunden. Lasten, der bestod af Gødningssalt, har saa trukket Vand, som det ikke har været muligt at pumpe op. Kaptajnen har vel saa ment, at han kunde naa ind til Stubbekjøbing og faa Lækagen undersøgt. Imidlertid har det løse Salt trukket mere og mere Vand og maaske forskubbet sig forefter, saa Skibet pludselig er gaaet til Bunds med Forenden nedefter. Sprydet var nemlig knækket af helt inde ved Forstavnen. Det hele er sket saa pludseligt, at Besætningen ikke har kunnet faa Baaden klar, men er trukket ned med Skibet. Kahltsuret viser 11½, saa Katastrofen maa være sket ved denne Tid.

Skibsjournalen er fundet i Kahltytten, men oplyser intet. Af Ladningen ser man næsten intet tilbage; den var opløst af Vandet. Ved Vandets Pres var fem af Dæksbjælkerne knækket, og Dækket er sunket paa et Stykke.

Der er endnu ikke taget Bestemmelse, om Skibet skal paa Bedding her eller slæbes til sit Hjemsted.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 89/1913, afsagt den 22. April 1914. Det nordenfjeldske Dampskibsselskab som Reder for S/S. »Tordenskjold« mod Det østasiatiske Kompagni som Reder for S/S. »Tranquebar«.

Den 28. Mai 1913 om Eftermiddagen henad Kl. 5½, altsaa ved højlys Dag, og i fuldstændigt klart Vejr, fandt der et Sammenstød Sted i Nordsøen mellem den »Det nordenfjeldske Dampskibsselskab« tilhørende Damper »Tordenskjold«, der med Passagerer og Stykgods var paa Rejse fra Stavanger til Hamburg, og den »Det østasiatiske Kompagni« tilhørende Damper »Tranquebar«, der var paa Rejse fra Göteborg til Østasien via Antwerpen med Stykgods.

Efter det oplyste havde »Tranquebar« en Kurs af retvisende S. 29° V. medens »Tordenskjold« i den sidste halve Time før Sammenstødet havde en Kurs af S. 24° Ø. »Tranquebar«, der efter Søvejsreglerne havde Vigepligten, da den havde det andet Skib paa sin Styrbords Side, vedblev at gaa frem uden at ændre sin Kurs eller Fart. »Tordenskjold« gik ligeledes frem uden at ændre Kurs eller Fart, indtil den i sidste Øjeblik slog »Bak«. Ved Sammenstødet løb »Tordenskjold« sin Stævn ind i »Tranquebar«s Styrbords Side midtskibs. Begge Skibene tog ret betydelig Skade, og »Tordenskjold« maatte for at lette Forskibet kaste en Del Last over Bord. Den var dog i Stand til under Ledsagelse af »Tranquebar« at gaa videre til Hamburg.

Det er givet, at begge Skibe havde haft hinanden i Sigte i meget lang Tid. Begge Kaptajner var gaaet ned paa et Tidspunkt, da der absolut ingen Fare var for et Sammenstød. Paa »Tordenskjold« var det 1. Styrmand, paa »Tranquebar« 2. Styrmand, der havde Vagt, da Sammenstødet fandt Sted og i de sidste Timer forinden.

Efter de afgivne Forklaringer synes man fra »Tordenskjold« i længere Tid at have haft »Tranquebar« lidt agten for tværs. »Tordenskjold«s 1. Styrmand gik oprindeligt ud fra, at »Tranquebar« vilde gaa agten om »Tordenskjold«. Først efterat Skibene var kommen hinanden ret nær, indsaa han, at »Tranquebar« vilde gaa foran om, og han slog, skønt det var »Tranquebar« der havde Vigepligten, »Klar« til Maskinen. Noget senere, men først da han mente Kollisionen var uundgaaelig, slog han »Stop« og »Bak«.

Efter de fra »Tranquebar«s Side afgivne Forklaringer har Tordenskjold i længere Tid været set nogle Streger uden om Styrbord. »Tranquebar«s 2. Styrmand, der oprindeligt anslog dens Afstand til c. 5 Sømil, saa, at »Tordenskjold« stadig kom nærmere og nærmere, men han undersøgte ikke nøjere, hvorvidt den trak for eller agter-

efter, og han havde efter sin Forklaring det Indtryk, at Kurslinierne omtrent var parallelle, og at »Tranquebar« indhentede »Tordenskjold«. Først et Par Minutter før Kollisionen saa han, at Kurserne skar hinanden. For hans Øjne saa det ud, som om »Tordenskjold« drejede ned mod »Tranquebar«, og da han troede, det kun var en kortvarig Giring, blev han ved med at holde sin Kurs og sin Fart. Selv da han saa, at »Tordenskjold« stadig nærmede sig »Tranquebar«s Styrbords Side, foretog han ingen Forandring, men nøjedes med at raabe ned efter Kaptajnen, der var i sit Lukaf. Kaptajnen kom straks efter op paa Broen, men Kollisionen fulgte umiddelbart derpaa.

Der har under Sagen fra »Tranquebar«s Side været gjort Forsøg paa at hævde, at ikke alle de afgivne Forklaringer kan være rigtige, og at »Tordenskjold« maa have ændret sin Kurs kort før Sammenstødet. At dette sidste imidlertid skulde have været Tilfældet, kan der efter det oplyste paa ingen Maade gaas ud fra. Paastanden herom synes kun at bygge paa Fejlskøn fra »Tranquebar«s Styrmands og enkelte af dens øvrige Besætnings Side, fremkaldt ved, at man først i sidste Øjeblik blev opmærksom paa, at Kurserne skar hinanden. At der paa andre Punkter kan være enkelte Unøjagtigheder i de fra begge Sider optrædende Vidners Forklaringer med Hensyn til det andet Skibs Position i Tiden fra Sammenstødet, er noget, som spiller en mindre Rolle. Som Følge af Søvejsreglernes Artikel 19 og 27 maa hele Skylden for Sammenstødet blive at lægge paa »Tranquebar«s 2den Styrmand, som, uanset at han havde Vigepligten, er vedblevet at gaa frem uden at have iagttaget nogen Forsigtighedsregel.

Under nærværende Sag har Citanterne oprindelig paa egne Vegne krævet som Erstatning for »Tordenskjold«s Skade og for forskellige Udgifter, der staar i Forbindelse med Reparationen — derunder en Erstatning af 7,395 Mk. for Skibets Forsinkelse paa Grund af Reparation i 14½ Dag à 25 £ pr. Dag — et Beløb af ialt i danske Penge Kr. 23,431.05, foruden nogle mindre Udgifter til Sagførerhjælp og anden Assistance samt for Mandskabets Rejse til Søforhør i Kjobenhavn, paa ialt Kr. 933.37. Paa Ladningsejernes Vegne havde Citanterne krævet for ofret Ladning Kr. 10,767.63. Af samtlige disse Beløb paa ialt Kr. 35,132.05 har de forlangt Renter til Betaling sker, og Sagens Omkostninger. Endelig har de under en Kontinuationssag fordret i Fragt Mk. 429.93 med Renter fra Kontinuationssævningens Dato den 22. Januar 1914. Ved en den 6. April 1914 i Retten fremlagt Opgørelse har Citanterne nedsat Ladningsejernes Krav med forskellige Poster paa ialt Kr. 677.20 og det under Kontinuationssagen forlangte Beløb med Kr. 9.14 (eller Mk. 10.25).

De Indstævnte, Det østasiatiske Kompagni, der principielt har paastaet sig frifunden, har subsidiært paastaet Beløbet nedsat. Efter Fremlæggelsen af fornævnte Opgørelse har de indskrænket sig til at fordrø de fornævnte i Forbindelse med Reparationen staaende Udgifter nedsat med Kr. 498.54, Erstatningen for Skibets Forsinkelse nedsat med Kr. 3,732.64 — idet de mener, at det kun er 13 Dage, der kan fordres erstattet, og at Erstatningen efter Sølovens Analogi om Erstatning for Overliggedage af et Skib af »Tordenskjold«s Drægtighed kun kan beløbe sig til 220 Kr. pr. Dag — samt Ladningsejernes Krav nedsat med et Beløb af ialt Kr. 606.77, som disse har forlangt i imaginær Avance m. m. Endelig har de Indstævnte paastaet sig fritagen for at betale de foran særlig nævnte Udgiftsbeløb paa ialt Kr. 933.37.

Retten maa efter Omstændighederne gaa ud fra, at Citanterne har Krav paa at faa saavel de fornævnte i Forbindelse med Reparationen staaende Udgifter af Kr. 498.54, som de omstridte Beløb af Kr. 933.37 til Sagførerassistance m. m. erstattet. Hvad Skibets Forsinkelse angaar, maa Retten gaa ud fra, at Skibet kan forlange Erstatning for 14 Dage med et Beløb, som, da Citanterne ikke har foretaget det ringeste for at bevise, at det paagældende Skib har en større gennemsnitlig Fortjeneste pr. Dag, findes at maatte bestemmes i Analogi med Sølovens Liggedagsregler altsaa

til 220 Kr. pr. Dag, saaledes at der fra det forlangte Beløb maa drages Kr. 3,512.64.

Hvad Ladningsejernes Krav angaar, findes der efter Omstændighederne at maatte gaas ud fra, at der ikke kan kræves Erstatning for imaginær Avance m. m., og det fordrøede Beløb vil derfor være at nedsætte med de foromtalte Kr. 606.77.

Herefter vil de Indstævnte være at dømme til i Hovedsagen at betale Citanterne paa egne Vegne Kr. 20,851.78 og paa Ladningsejernes Vegne Kr. 9,483.66 eller ialt Kr. 30,335.44 med Renter fra 13. November 1913 og i Kontinuationssagen Mk. 419.68 med Renter fra 22. Januar 1914. De Indstævnte bør derhos betale Citanterne Sagens Omkostninger med 300 Kr.

Dom i S. S. Nr. 104/1914, afsagt den 31. December 1914. Overretssagfører Munch-Petersen, Aktor, mod Tiltalte, Skibsfører F. L. L.

Skibsfører F. L. L., der tiltales for Overtrædelse af Sølovens § 293, er født den 11. December 1858.

I Følge Tiltaltes Erkendelse og det iøvrigt oplyste, er Sagens Omstændigheder følgende:

Den 28. August 1914 laa S/S »Kamma«, tilhørende det herværende Dampskibsselskab Heimdal, i Odense. Samme Dag modtog Tiltalte, der var Skibets Fører, telegrafisk Ordre fra Rederiet om, at Skibet, der var bestemt for Newcastle i Ballast for dér at hente Kul, skulde gaa Vest efter fra Skagen til Skotland. Den følgende Formiddag havde han en Telefonsamtale med Rederiets Skibsinspektør, der udtalte, at Rederiet vilde overlade det til ham at afgøre, om han af Hensyn til Minefaren vilde sejle eller ikke. Til denne Meddelelse føjede Skibsinspektøren følgende: »Men hvis De vil gaa, skal De tage en nordlig Kurs op under Norge og derfra over efter Skotland«. Samme Dag, om før eller efter Samtalen med Skibsinspektøren er ikke oplyst, havde han i et Aviskontor set Opslag om, at en Svendborg Skonnert var stødt paa en Mine c. 27 miles ØNØ. af Sunderland, og at en norsk Dampner var stødt paa en Mine c. 27 miles NØ. for Tynen, ligesom han den Gang vidste, at en islandsk Trawler noget tidligere var stødt paa en Mine c. 35 miles Øst for Tynen.

Han afsejlede fra Odense den 29., rundede Skagen og efter at have passeret Hirtshals, styrede han Vest, derefter V. t. N. og senere igen Vest, alt med norlig Vind. Mandag Morgen forandrede han Kursen til V. ½ S. senere til V. t. S. og den næste Morgen, Tirsdag den 1. September, Kl. 5½ til V. S. V. ½ V., idet han gjorde Regning paa herved at naa lidt Nord for Cochet Island, hvilket han senere til Rettens Politirapportprotokol har præciseret derhen, at han mente at ville tage Landet lidt Syd for Longstone. Ved 8-Tiden Tirsdag Morgen observerede han forude to Bøjer, den ene med engelsk Flag. Endskønt han ansaa dem for Fiskemærker, drejede han dog nordligere for ikke at komme ind paa dem og passerede dem i c. 1 Kvartmils Afstand. Kort efter, omtrent Kl. 8½, sprængtes Forskibet i Luften, og c. 5 Minutter senere var hele Forskibet under Vand i Højde med Overbygningen midtskibs. To af Fyrbøderne befandt sig, da Eksplosionen skete, i Lukafet forude, men slap derfra. Allerede da Skibet passerede Hansholm, havde Kaptajnen ladet Redningsbaadene svinge udenbords. De blev straks efter Eksplosionen sat i Vandet, og i dem roede alle Ombordværende bort fra Skibet, som de ved 11-Tiden om Formiddagen saa forsvinde i Bølgerne. Ved 1-Tiden blev de taget op af en Trawler, der bragte dem i god Behold til Grimsby.

»Kamma« var en Staaldampner bygget i 1910. Dets Tonnage var 1,269,95 Brutto og 740,10 Netto. Det var assured for ialt 300,000 Kr.

Tiltalte opgav i en Skrivelse, som han den 3. September 1914 sendte sit Rederi, at Skibet var stødt paa en Mine, c. 40 Kvartmil NO. t. O. for Tynen, men i Retten har han ændret dette derhen, at Sprængningen skete

noget nordligere og formentlig kun c. 25 Kvartmil fra Land. Han har iøvrigt gjort gældende, at efter hans Formening, har han været Nord for det Farvand, hvor de tre ovenfor nævnte Skibe gik ned, at alle modgaaende Dampere, som styrede mod Hansholm, saavel som en medgaaende norsk Damper, gik betydeligt sydligere end »Kamma«, og at han derfor mente at være paa den sikre Side med den Kurs, han holdt.

Med Hensyn til, at han har undladt at følge den af Skibsinspektoren i Telefonsamtalen opgivne Rute, har han forklaret, at hans Opmærksomhed under Samtalen navnlig hæftede sig ved, at det blev overladt til ham selv, om han vilde sejle eller ikke, og da han satte sin Kurs, som han ansaa for sikker, var Skibsinspektørens Meddelelse om at tage Norgeskysten, gaaet ham af Minde.

Det er oplyst, at Skibet foruden Kaptajnen og to Styrmander havde en Dæksbesætning af seks Mand, tre paa hver Vagl. Ved Eksplosionen var paa Broen Kaptajnen, 1ste Styrmand og en Letmatros, der stod til Rors. Der var ikke Udkig paa Bakken eller i Masten.

I »Efterretninger for Søfarende« var der i det den 12. August 1914 udkomne Nummer gjort opmærksom paa en Meddelelse fra Udenrigsministeriet om, at Nordsøen som Følge af Mineudlægninger maatte betragtes som farlig at besejle, og et Nummer af 28. s. M. indeholdt Underretning om, at Damperen »Cathay«, som den 25. og 26. s. M. krydsede Nordsøen fra Tynesflodens Munding til Skagerak, havde observeret Miner i Overfladen af Vandet paa fire forskellige nærmere angivne Steder udfør Tynesflodens Munding. Der er dog intet oplaget om, at Tiltalte har kendt denne sidste Meddelelse.

Det maa bebrejdes Tiltalte, at han har fæstet saa ringe Opmærksomhed ved Skibsinspektørens vigtige Meddelelse om Ruten, som det under de foreliggende Omstændigheder havde været hans Pligt at følge. Men endvidere maa det lægges ham til Last, at han, da han nærmede sig det Farvand, hvor der maatte regnes med Muligheden af Miner, undlod at mindske Fart og samtidig at sætte særlig Udkig helst i Masten, og dette gælder navnlig fra det Øjeblik, da han ved 8-Tiden observerede de Bøjer, som gav ham Anledning til at lægge Kursen nordligere. Da Eksplosionen skete, var Vejret godt, Solskin og stille Vand. Der er nogen Grund til at antage, at den paagældende Mine kunde have været i Forvejen observeret og have været undgaaet, saafremt man havde sejlet med mindsket Fart og haft det særlige Udkig, som Omstændighederne maatte siges at paakræve.

Tiltaltes her omhandlede Forhold findes at maatte tilregnes ham som Pilgtforsømmelse, der maa paadrage ham Ansvar efter Sølovens § 293. Han har været i samme Rederis Tjeneste siden 1898. I Følge Meddelelse fra Rederiet fra Traadte han i Januar 1902, delvis i Anledning af en Grundstødning paa Scinen, og indtraadte atter i Tjenesten i April s. A., og hans Forhold har ikke siden givet Anledning til særlig Bemærkning. Den Bøde, som Tiltalte maa anses at have forskyldt, findes efter samtlige foreliggende Omstændigheder passende at kunne sættes til 200 Kr., hvorhos han vil have at udrede Aktionens Omkostninger, derunder Salær til de beskikkede Sagførere, hvis Sagførelse har været lovlig. 30 Kr. til hver.

Neutral Skibsfart paa Nordsøen.

Fra en Skibsfører har vi modtaget følgende:

De Standsninger og Forsinkelser, som neutrale Skibe har været udsat for fra Englands Side, har i mange Tilfælde været abnormt lange, men til Undskyldning for Englenderne kan tjene deres Frygt for, at der kan føres anden Ladning i neutrale Skibe, end den deres Ladningspapirer lyder paa, idet saadanne Tilfælde skal være indtruffet. Mine Oplevelser paa sidste Rejse

hjem vil illustrere de vanskelige Forhold, som kendetegner en Nordsørejse nu for Tiden og kaster ikke noget heldigt Lys over den Behandling England giver den neutrale Skibsfart.

Ved min Afgang fra Amerika viste den danske Konsul paa Stedet mig et Brev fra Generalkonsulatet i New York, hvori det meddeltes, at det danske Gesandtskab, efter den engelske Ambassades Raad, anbefalede alle gennem Nordsøen bestemte Skibe at anløbe Falmouth, for dér at faa Underretning om den sikreste og bedste Rute Skibet kunde tage derfra til sit Bestemmelsessted. Dette forekom mig at være en udmærket Plan.

Den 14. December ankom jeg udenfor Falmouth og ventede naturligvis at træffe en Lodsdamper dér, særlig da Falmouth er en af de Havne, som man for Tiden advares mod at nærme sig om Natten, naar Søgelys er i Virksomhed. Og dem var der rigeligt af.

Jeg maatte saa holde gaaende hele Natten udenfor, ikke saa meget som en Patruljebaad til at give en Anvisning saas, hvilket maa siges at være højst mærkeligt, naar man saa at sige tvinger al neutral Skibsfart til at foregaa via Falmouth.

Om Morgenen den 15. kom Skibet ind paa Reden efter at have faaet Lods lige uden for Indsejlingen, en Lods som Skibet, mærkeligt nok, skal betale, uagtet det jo kun er Englænderne selv, der har Fordel af, at Skibene anløber Falmouth. Skibene selv har kun store Tab derved.

Ved Indklareringen paa Toldboden, hvor jeg troede jeg skulde modtage Anvisninger for min Sejlads gennem Kanalen og Nordsøen, blev der meddelt mig, at mine Papirer var beslaglagt, og at jeg foreløbig ikke kunde fortsætte min Rejse med min Ladning af Oljekager, førend der forelaa Tilladelse fra London til at udklarere mig.

Efter to Dages Ophold fik jeg Lov til at fortsætte min Rejse, men fik Anvisning paa at anløbe Øen Whight, hvor der ved Byen St. Helens var etableret en Lodsstation, hvor man kunde faa Lods til at føre Skibet videre gennem den engelske Kanal forbi Dover til Yarmouth.

Den 18. om Morgenen ankom jeg udenfor Øen Wight, men da det blæste en Storm med Regntykning, var det unuligt at styre ind. Om Aftenen lojede Vinden, Vejret klarede op og jeg holdt ind mod Øen i Haab om, at en Lodsdamper skulde vise sig, men her som ved Falmouth saa man intet til Lodsartøjer, hvilket maatte forbyde, da dette Farvand hører med til dem, man, ligesom Falmouth ikke maa nærme sig efter Mørkets Frembrud.

Da man imidlertid kunde se Fyrene, satte vi fuld Kraft paa og styrede ind efter St. Helens, hvor vi fik fat i Lodsdamperen tæt ved Fyrskibet udenfor Byen. Her fik vi saa en Lods om Bord, som lodsede os videre naturligvis for Skibets Regning, og den 19. passerede vi Dover, hvor Skibet og dets Papirer atter blev inspiceret af en Orlogsmænd.

Vi fortsatte derefter til Longsand Fyrskib, hvor vi ankrede for Natten. Den næste Dags Middag gik Lodsens fra Borde ud for Yarmouth, og vi kunde saa selv fortsætte paa bedste Maade, efter Lodsens Anvisning.

Egentlig var man ikke særlig glad ved at blive overladt til sig selv her, hvor alle Fyr er slukket, Fyrskibe og Sømærkerne forandret.

Desuden havde man jo den behagelige Sikkerhedsfølelse, som bemægtiger sig en, naar man erfarer, at Tyskerne for faa Dage siden havde bombarderet Kysten Nord for Flamboroughhead, og væltet et ubestemt, men sikkert stort Antal Miner ud i Søen langs Kysten.

Naa, Dagen er kort paa den Aarstid, saa den maa udnyttes, hvorfor vi fortsætter gennem »Mould Deep« og ankrer om Natten under Kysten ved Cromer. Den 21. lettede vi igen ved Syvtiden og fortsatte Nord efter.

Ud for Humberfloden blev vi samme Eftermiddag

overhalet af en engelsk Torpedobaad, som gav os Ordre til at løbe ind paa Humbertfloden, da Minefaren var saa stor, at Trafikken Nord efter var stoppet.

Huller til Bulter kom man ind, et enkelt Skib fik en Lods, de andre fulgte efter, og da Mørket faldt paa, laa der en mægtig Damperflaade i Læ af Spurn Pynten. Her laa vi i tre Døgn.

Man vilde gerne have Forbindelse med Land for at kunne komme i telegrafisk Forbindelse med sit Rederi eller for at faa lidt Proviant til Julen, som nærmede sig — ogsaa vilde man gerne have aabnet for de Beholdninger, som var forsejlet af Toldvæsnet i Falmouth, saasom The, Sukker, Tobak og Spirituosa, men man ignorerede os fuldstændigt. De Signaler, man hejste, lod man upaaagtet. Der laa Skibe med Signaler oppe, som f. Eks.: Udgaet for Proviant; Behøver Proviant o. s. v. Man lod dem skotte sig selv, skønt Snese af Patruljefarløjer strøg forbi os. Den eneste man tog sig af var en engelsk Damper, som hejste Signal: »Behøver Hjælp«. »Mytteri om Bord!« Om det var et Fif for at komme i Forbindelse med Patruljeskibene ved jeg ikke, men jeg tror det.

Men endelig slog Forløsningens Time. Juleaften Kl. 2 om Eftermiddagen fik vi Lov til at gaa videre med den Besked, at vi maatte holde os indenfor 10 Favnekurven, særlig langs Landet fra Flamborough til West Hartlepool, en Anvisning som er ganske umulig at følge om Dagen, endstige om Natten, naar intet Fyr er tændt paa Kysten.

Det var ikke netop »Glade Jul« der blev istemmet, da Tilladelsen kom til at afsejle. I de fleste Skibe kunde man ikke præstere ordentlig Mad til Besætningerne, men det berørte naturligvis ikke Englænderne, efter hvis Anvisning vi alle var kommen i denne Kattepine.

Juleaften laa vi til Ankers Syd for Flamborough. 1ste Juledag gik vi langs Kysten forbi Scarborough og Whitby og blev her Vidne til et storslaaet Syn: Hundreder af Dampere, som havde været holdt tilbage Nord og Syd for det bombarderede Felt, mødtes her. Der kom »Selandia«, dér tre til fire danske Smørbaade, saa endnu en dansk Damper og én til i en lang Række. Ja det var et storslaaet Skue; og oven over os den høje Klippe ved Scarborough.

For at faa en Ende paa denne uendelige Rejse, fortsatte vi om Aftenen, efterat det var blevet mørkt, i Haab om at faa Lysskæret at se i West Hartlepool. Men her var alt mørkt, ikke et Lys at se i Land, skønt man var saa nær, at man hørte Rangértogenes smaa Fløjt, og Hundene gø. Natten var sort som Vinternætterne er, naar det er overtrukket Vejr. Af og til lod vi Loddet falde for at kontrollere, at vi ikke kom Kysten for nær, og Kl. 8 ankrede vi udenfor, hvad vi antog for Seaham Harbour. Om Natten friskede det til Storm, men vort Anker holdt, og om Morgenen fortsatte vi til Sunderland, hvor det forlangtes, at vi skulde tage Lods. Her laa vi udenfor Sunderland og rullede og væltede i en mægtig østlig Dønning, fra Kl. 10—3, da det endelig blev vor Tur at faa en Lods. Vi naaede ind til Tynen samme Aften, og maatte saa ligge dér til den 30te, da de til os bestemte Bunkerkul var solgt til en anden Damper, og Toldvæsnet fører skarp Kontrol med Afskibningen af Kul og udfærdiger særlig Tilladelse for hvert Parti, der afskibes.

Jeg regner at have spildt mindst ti Dage ved at følge Englændernes Anvisning: at anløbe Falmouth. Sætter man Værdien pr. Dag til 500 Kr., har mit Rederis Tab været 5.000 Kr., plus Lodspengene, som vel kan udgøre c. 1.000 Kr., det er dog en Post, selv i Krigstider, og med saadanne Tab in mente, kan man godt forstaa de Redere, som ikke vil høre Tale om Maksimalfragter.

H. P. H.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe er Fragtmarkedet i det Store og Hele uforandret og roligt. Nordtyskland har næsten intet af Interesse, og selv Lübeck, som dog hidtil har kunnet optage nogen Tonnage, er for Tiden ret tilbageholden. Danmark er for Provinsernes Vedkommende meget flov, og hvad Kjøbenhavn angaar begynder det at lynde ud med Ladninger. Ikke desto mindre er der stadig sluttet til de samme Rater, saaledes kan nævnes Rug til Odense 6 Kr., Majs til Stege 5½ Kr., Skelskjør 5½ Kr., Rødvig 4 Kr., Nykjøbing Sj. 5 Kr. For Gødning fra Kastrup er ogsaa sluttet til ret gode Rater, f. Eks. til Nakskov, Stege 6 Kr., Rødvig 4¼ Kr., Fakse Ladeplads 4 Kr., men ogsaa heraf er der kun i Øjeblikket yderst faa Ladninger tilbage.

Havarier og Forlis.

F. Weber, Skonnert af Marstal, er sunket i Gronsund efter Kollision; Mandskabet er reddet.

Nava koi, amerikansk Dpsk., kom paa Rejsen til Bremen med en Ladning Bomuld paa Grund paa Barren udfor Esbjerg; kom senere flot med Assistance af Svitzers og blev bragt ind til Esbjerg med stærk Slagside.

Martha, Slup, er den 4. ds. strandet udfor Skredbjerg ved Rorvig. Skibets Ladning er Majs, og det var paa Rejse fra Nykjøbing S. til Sjællands Odde.

Gudrun, Motor-Galense af Aarhus, kom paa Grund ved Lindholm i Nyborg Fjord. Svitzers assisterer.

Jane, Dpsk. af Geste, er efter Grundstudning i Flinterenden indkommet til Kjøbenhavn for Reparation.

Enigheden, Dpsk. af Marstal, har paa Rejsen fra England lidt en Del Skaade og er indkommet til Frederikshavn for Reparation.

Flynderborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ligeledes indkommet til Frederikshavn med Skaade opstaaet paa Rejsen fra England; maa reparere.

Stuv, Dpsk. af Kristiania, kom paa Rejsen fra Stettin til Moss med en Ladning Stykgods paa Grund paa Sydspidsen af Amager.

Nybygninger, Køb og Salg.

3/m. Skonnert »Valkyrien«, 240 Brutto Reg.-Tons, bygget 1902 i Sveudborg, er af Rederiet H. Marius Petersen m. fl. gennem Kjøbenhavns Skibssalgs Bureau solgt til Kaptajn Bomann, Brautevik, Sverig. Købesum Kr. 33,000.

Fornylig blev der fra Marstal Staaalskibbyggeri & Reparationsværft sat et nyt Motor-Staalskib i Vandet, der er bygget for Regning: Motorskibsselskabet Marienborg, Kalundborg.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse, har en Lastevne af 150 Tons d. w. og er forsynet med en 60 H. K. Ranoljemotor.

For samme Selskab har Værftet endnu et lignende Skib under Bygning, dette forventes at blive færdigt i Løbet af et Par Maaned. (Æro Avis.)

Damperen »Aker«, som har tilhørt Skibsreder E. B. Aabye, Drammen, har i Folge »Drammens Tidende« i Løbet af otte Maaned. skiftet Ejer nogle Gange og derved indbragt disse hele Formuer.

»Aker« er bygget i Stockton i Aaret 1899 og laster 5,300 Tons. Baaden blev i Maj Maaned 1914 solgt af Fearny & Eger, Kristiania, til Hr. Aabye, Drammen, for £ 14,500. I August solgte Hr. Aabye Baaden for £ 18,000 og tjente saaledes omkring 80,000 Kroner. Imidlertid skulde Køberen ikke overtage den straks, og »Aker« har indtil for nylig gaaet i Fart for Hr. Aabye, men dotto har ikke forhindret, at den alt imedens har skiftet Eje flere Gange. Det Firma, som købte den af Hr. Aabye, solgte den i November for £ 20,000 og tjente saaledes 36,000 Kr. I disse Dage er Baaden efter forlydende atter solgt og denne Gang for £ 25,000.

Det vil sige, at der ved de forskellige Salg, Baaden har været Genstand for i Løbet af otte Maaned, ialt er tjent 200,000 Kr. »Aker« ligger for Tiden i Helsingborg og laster Majs.

Uddrag af Notices to Mariners.

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

Nr. 56. Japan—Sakshima Islands. Mitsuna island (Mihna jima)—Amendments to charts re shoals and reefs in vicinity of. 1. Shoal to be inserted: Position. At a distance of about 5 miles north-eastward, of Mitsuna island. Lat. $24^{\circ} 47' 15''$ N., long. $124^{\circ} 46' 00''$ E., on the inset on chart No. 2105. Depth, 4½ fathoms, coral bottom. Remarks. This shoal is known as Yubi se. 2. Reefs to be erased: (a) Position on charts. At a distance of about 3 miles, north-eastward, of Mitsuna island. Description. A breaking reef. (b) Position on charts. At a distance of about 4 miles, north-westward, of Mitsuna island. Description. A reef reported in 1897 and marked "P. D." on charts. (Notice Nr. 56 of 1915, dated 25th January.)

Charts affected. No. 2105, Sakshima islands (Inset). No. 2412, Amoy to Nagasaki. No. 1262, Hongkong to gulf of Liu-tung. Publication. Japan Pilot, 1914, page 45.

No. 64. Japan—Shimonoseki Strait. Ganyu jima. — Light established. Position. On the south-eastern end of Ganyu jima, and at a distance of 20 yards, 135° (S. 20° W. Mag.), from 41 foot Δ . Lat. $33^{\circ} 56' N.$, long. $130^{\circ} 55\frac{1}{4}' E.$ Abridged description. Lt. Occ. Red, ev. 6 sec., 27 ft., vis. 8 m. (U.) Details: Character. An occulting red light every six seconds, thus:
 Light, $\frac{3}{3}$ secs.
 eclipse, $\frac{3}{3}$ secs.

Elevation, 27 feet. Visibility, 8 miles, from 205° (S. 30° W. Mag.), through west to 20° (N. 25° E. Mag.). Power, Under 100 candles. Structure, Circular stone tower, painted in red and white horizontal bands, 25 feet in height to centre of lantern. Remarks, The light is unwatched. Variation, 5° W. (Notice No. 64 of 1915, dated 28th January.)

Charts affected. No. 3114, Moji and Shimonoseki ko. No. 1578, Shimonoseki kaikyo. No. 532, Approach to Shimonoseki kaikyo. No. 127, Hirado kaikyo to Shimonoseki kaikyo. No. 2875, Nankai (seto uchi). Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 1925. Japan Pilot, 1914, page 566.

AALBORG & A. BRØNDUM & SØN'S
AKVAVITTER.



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 $\frac{1}{2}$ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

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

Præs. gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Vesterhavet. Norma, Madsen, afg. Mariagerfjord 14./2. til Larache. — Nordsoen, Nielsen, ank. South Shields 12./2. — Gerda, Rasmussen, afg. Liverpool 13./2. til Göteborg. — Marie, Nielsen, afg. Liverpool 13./2. til København. — Laura, Thøgersen, ank. Liverpool 13./2. — Fylla, Thomsen, afg. Granton 13./2. til Esbjerg. — Nexos, Basse, ank. Hull 13./2. — Hebe, Gregersen, ank. Liverpool 13./2. — Dagmar, Sørensen, ank. Esbjerg 14./2. — Johanne, Mikkelsen, pass. Dover 12./2. for Philippeville. — Cito, Toft, afg. Esbjerg 13./2. til Methil. — Olga, Christensen, afg. Hartlepool 12./2. til Philippeville. — Bodil, Nandal, afg. Frederikshavn 13./2. til Hull. — Karla, Winther, afg. Dunston 12./2. til Oporto. — Polly, Møller Hansen, afg. Klaksvig 11./2. til Liverpool. — Stella, Schiff, afg. Liverpool 11./2. til København. — Inger, Skon, ank. Liverpool 11./2. — Nancy, Iversen, afg. Aarhus 11./2. til Hartlepool. — Yrsa, Larsen, afg. København 11./2. til Dunston. — Thyra, Lund, pass. l'Quessant 10./2. for Valencia. — Rigmor, Uldall, pass. Dover 8./2. for Sevilla. — Anna, Winslow, afg. Port Talbot 8./2. til New York. — Valborg, Jepsen, ank. Iviza 8./2. — Ulla, Pedersen, afg. Ardrossan 1./2. til Centa.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, ank. Cardiff 6./2. — Johan Siem, Wittenkamp, afg. Newcastle 12./2. til Charleston. — Harald Klitgaard, Nielsen, afg. Sunderland 12./2. til Norresundby. — Russ, Petersen, afg. Newcastle 12./2. til New Orleans. — Wladimir Sawin, Folkenberg, afg. Galveston 6./2. til København. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Falmouth 10./2. til Aarhus. — Michail Ontchoukoff, Nielsen, afg. Helsingør 10./2. til Savannah. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Norfolk 8./2. til Aarhus. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Newcastle 26./1. til Galveston. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Brixham 30./1. til Pensacola. — Newa, Dahl, afg. Galveston 11./2.

Det estasiatiske Kompagni. Arabien ank. Genua 12./2. udg. — Magdala afg. Kristiania 14./2. udg. — Bintaug pass. Suez 13./2. udg. — Selandia afg. Penang 11./2. udg. — Chumpon afg. Glasgow 30./1. udg. — Natal afg. Cardiff 10./2. udg. — Indien pass. Perim 25./1. udg. — Kina ank. London 9./2. udg. — Bandon ank. London 5./2. hjemg. — Tranquebar ank. London

(Fortsættes efter 4. Hæft. for Søfar.)

215. England. Advarsel ved Besejling af britiske Havne. Rettelsete til „E. I. S.“ Nr. 77/2459 for 1914.
 („Notice to Mariners“ Nr. 101. London 1915.)
 I „E. I. S.“ Nr. 77/2459 for 1914, Afdl. III., Havne og Lokaliteter, som foran-
 nævnt, Efterretning refererer til i *United Kingdom*, tilføjes: *Blyth* og *Hartlepool*.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/97. København 1915.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, T: Tillæg.
- Korta eller
 Bogs Nr.
- N 5508 *Frankrig:*
 R 2682 La Gironde.
 De Saint-Tropez à Menton.
- N *Holland:*
 N Lichtenlijst en Betonningsstaat van Nederlandsch Oost- en West-Indië. 1915.
- N *Tyskland:*
 N Leuchtfeuerverzeichnis 1915. Teil I, Ostsee; Teil II, Gewässer zwischen Ost- und Nordsee; Teil III, Nordsee bis zum Polarkreis og Teil IV, Englischer Kanal, W.-Küste von England und Schottland, Küsten von Irland.
- R 14 Ostsee, Deutsche Küste: Flensburger Förde. 1 : 50 000.
 R 59 Nordsee. Küste von Deutschland und Holland: Emsmündung. 1 : 50 000.
 N Nordseehandbuch, westlicher Teil. 1915.

- 19. Sort Baanke 11 ff.
- 20. Sort Baanke 13 ff.
- 21. Sort Baanke 15 ff.
- 22. Rød Baanke 18 ff.

Bankerne og Fyrbakterne staar i 1 à 2 m Vand. Flammens Højde: 4½ m. De røde Baanke har en rød Trekant paa Toppen, de sorte Baanke en sort Firkant.

208. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida W.-Kyst. Choctawhatchee Bugt. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 4/192. Washington 1915.)

1. *Cobb's Point* hvide, faste Fyr er tændt. Rød Fyrbaanke i 1½ m Vand ud for Pynthen. c. 30° 25' 30" N. 86° 29' 20" W.
2. *Boggy Bayou* hvide, faste Fyr er tændt. Sort Fyrbaanke i 1½ m Vand paa W.-Siden af Indløbet til *Bayou*. 30° 28' 51" N. 86° 28' 32" W.

209. Brasilien. Para Flodens Indløb. Banker.

(„Notice to Mariners“ Nr. 89. London 1915.)

1. N. for *Saltinas* Bugt ligger en Baanke med 5,4 m Vand. Banken er 31, Sm lang og 1¼ Sm bred. SW.-Enden af Banken ligger 31,2 Sm 332° (misy. N. t. W. ¾ W.) fra *Alalala Point* Fyr. NE.-Enden af Banken ligger 51,2 Sm 2° (misy. N. t. E.) fra samme Fyr. *Alalala Point* Fyr: 0° 35¼' S. 47° 21¼' W.
2. *Piranguibana* Baanke med 6,4 m Vand ligger paa 0° 20' 55" S. 47° 41' 50" W. (eng. Kort Nr. 2186).
3. SW. for *Tijoca* Baanke er rapporteret en Grund med 5,4 m Vand. 0° 30' S. 48° 04' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

210. Sicilien W.-Kyst. Mazzara. Kap Feto. Fyr tændt.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 43/106. Genova 1915.)

Paa Kap *Feto* er tændt et hvidt Lyntfy, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,5 s., Mørke 2,5 s. Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 10 Sm. 37° 39' 40" N. 12° 31' 18" E. (ital. Kort Nr. 186).

211. Italien E.-Kyst. Trani. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 36/95. Genova 1915.)

Det røde, faste Fyr paa Havnens E.-Mole er forandret til et rødt Fyr med En-Fornørkelser hver 15 s., Lys 10 s., Mørke 5 s. Synsvide: 4 Sm. 41° 16' 45" N. 16° 25' 30" E.

212. Albanien. Kap Rodoni. Fyr midlertidig slukket.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 19/85. Paris 1915.)

Fyret paa Kap *Rodoni* er midlertidigt slukket. 41° 35' 12" N. 19° 27' 00" E.

213. Grækenland. Santa Maura. Kap Dukato. Fyr midlertidig slukket.

(„Notice to Mariners“ Nr. 83. London 1915.)

Fyret paa Kap *Dukato* er slukket, da Fyrtaarnet er ødelagt ved Jordskælv. 38° 33½' N. 20° 33¾' E.

214. Tunis. Bizerte. Bølgebrøder ødelagt. Oplysning om Fyr og Løb.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 16/70 og 21/97. Paris 1915.)

Den ydre Bølgebrøder ved *Bizerte* er ødelagt i en Længde paa 150 m og Fyrene er slukkede. Midlertidige Hjælpefyr vil blive tændt. Det N.-lige Indløb er spærret indtil videre. *Bizerte*: 37° 16½' N. 9° 54' E.

203. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. Vrag borttaget. („Notice to Mariners“ Nr. 4/188. Washington 1915.) Vraget af Bugserbaaden *Luther C. Ward* er borttaget og Afmærkningen inddraget. 40° 27' 57" N. 73° 55' 37" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 76/2421. København 1914.)
204. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Fløjtetønde ombyttet med Lys- og Fløjtetønde. („Notice to Mariners“ Nr. 4/185. Washington 1915.) *Outer Entrance* Lys- og Fløjtetønde 2, der viser rødt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., er udlagt omtrent 1,6 Sm BSE. for *Outer Entrance* Fløjtetønde 2, som er inddraget. 36° 56' 42" N. 75° 54' 18" W.
205. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Potomac Floden. Vrag. („Notice to Mariners“ Nr. 82. London 1915.) Fartøjet *Leo* er sunket c. 4 Sm N. for *Smith Point* Fyr. 37° 56' 30" N. 76° 11' 51" W. (eng. Kort Nr. 2813 c.)
206. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Wimble Shoal. Fløjtetønde ombyttet med Lys- og Fløjtetønde. („Notice to Mariners“ Nr. 4/186. Washington 1914.) *Wimble Shoal* Fløjtetønde 6 er ombyttet med en Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s. 35° 35' 42" N. 75° 22' 25" W.

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

207. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida W.-Kyst. Pine Island Sund. Fyr og Baaker opført. („Notice to Mariners“ Nr. 48/5926 og 4/190. Washington 1914 og 1915.) I *Pine Island* Sund er følgende Fyr tændte og følgende Baaker opførte:
1. Rød Baake 2.
 2. Fyr Nr. 4, der viser rødt, fast Lys. Rød Fyrbaake. 26° 28' 21" N. 82° 05' 52" W.
 3. Rød Baake 6.
 4. Sort Baake 1.
 5. Fyr Nr. 8, der viser rødt, fast Lys. Rød Fyrbaake. 26° 29' 49" N. 82° 08' 37" W.
 6. Rød Baake 10.
 7. Rød Baake 12.
 8. Fyr Nr. 14, der viser rødt, fast Lys. Rød Fyrbaake. 26° 32' 04" N. 82° 09' 22" W.
 9. Rød Baake 16.
 10. Fyr Nr. 3, der viser hvidt, fast Lys. Sort Fyrbaake. 26° 36' 23" N. 82° 12' 13" W.
 11. Sort Baake 5.
 12. Sort Baake 7.
 13. Fyr Nr. 9, der viser hvidt, fast Lys. Sort Fyrbaake. 26° 40' 18" N. 82° 12' 13" W.
 14. Rød Baake 18.
 15. Rød Baake 20.
 16. Sort Baake 11.
 17. Sort Baake 13.
 18. Fyr Nr. 15, der viser hvidt, fast Lys. Sort Fyrbaake. 26° 43' 21" N. 82° 10' 19" W.

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 V.-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 bagetter i Parentes), og de, der angaaer Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

187. Østersøen. Møen — Dornbusch. Vrag formentlig uskadeligt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 8/197. Berlin 1915.)

Vragmasten, som i December 1913 var observeret paa c. 54° 48' N. 12° 59' E., er formentlig ikke til Hinder for Skibsarten, da der intet yderligere er hørt om den. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/2158. København 1913.)

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

188. Danmark. Smaalands-Farvandet. Grønsund. Stubbekjøbing. Vraglystønde inddraget.

Vraglystønden ud for Havnen er inddraget. 54° 53',⁹ N. 12° 04',² E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/153. København 1915.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

189. Sverrig. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Brännäsbråten. Fyr forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 6/76. Stockholm 1915.)

Brännäsbråten Fyr skal forandres saaledes, at det kommer til at vise rødt To-Lyn hver 6 s. i Pejlinger fra 248° til 325°. I øvrigt bliver Fyret uforandret. 57° 39' 14" N. 11° 44' 20" E.

190. Sverrig. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Skalkorgarne. Fyr forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 6/77. Stockholm 1915.)

Skalkorgarne Fyr skal forandres saaledes, at Grønsen mellem den hvide og røde Lysvinkel, N. om *Dynan*, forandres fra Pejling 277° til Pejling 275°. 57° 40' 54" N. 11° 45' 45" E.

Det ny Fyr skal vises fra et Taarn i SE-Hjørnet af den nuværende Fyrbygning. Linscapparat af 6te Orden. 57° 39' 47" N. 11° 46' 16" E. (Danske Lods Side 245.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

192. Tyskland. Holglands Brgt. Forbud.

Marineminstret meddeleer, at det ifølge en Bekendtgørelse fra den tyske Marines Admiralstab indtil videre er forbudt Fiskerifartøjer og Kystfartsskibe af fremmed Nationalitet at løbe ind i Farvandet ved *Slesvig-Holsten's* Vestkyst samt i *Elben*, i *Weser*, i Farvandet omkring de *ostfrisiske* Øer og i *Embs* E.-lige Løb.

193. Holland. Zeegat van Brouwershaven. Noord-Schouwen. Fyr forandret.

(⁶ Berigt aan Zeevarenden" Nr. 24/250. ⁸ Gruwenhage 1915.)

Naar *Noord-Schouwen* Fyr atter tændes, er de hidtidige Fyr nedlagte, og i Stedet for tændes følgende:

I. E.-lige Fyr, 1120 m W. for det gamle E.-lige Fyr, er et hvidt og rødt, fast Fyr. Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 50° til 115°;
2. rødt i — — 115° - 140°;
3. hvidt i — — 140° - 217°;
4. rødt i — — 217° - 247°;
5. hvidt i — — 247° - 273°.

Flammens Højde: 38 m. Synsvide: 4 à 12 $\frac{1}{2}$ Sm for hvidt Lys, 2 $\frac{1}{2}$ à 8 Sm for rødt Lys.

II. W.-lige Fyr er et hvidt Fyr med En-Kornørkelsler hver 5 s., Lys 3 s., Mørke 2 s. Fyret er synligt i Pejlinger fra 52° til 142°. Flammens Højde: 24 m. Synsvide: 4 à 12 $\frac{1}{2}$ Sm. Fyret staar 590 m 273° fra det E.-lige Fyr. Holdt overet i Pejling 93°; leder fyrene gennem Farvandet.

E.-lige Fyr: 51° 44' 32" N. 3° 46' 45" E.

(Kort Nr. 180.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 43/1675. København 1914.)

194. England. The Woud. Oplysning om Vrag.

(⁶ Notice to Mariners" Nr. 96. London 1915.)

Vraget af Damperen *Bimpress* med 2 Master over Vandet ligger 2 $\frac{1}{2}$ Sm 26° (misv. NE. $\frac{3}{8}$ N.) fra *Lower Sheringham* Kirke. Mærkeskibet ligger 0 $\frac{1}{2}$ Sm NE. for Vraget. Betegnelsen P T ved Vragets Plads i Kortene udtages. 52° 59' N. 1° 14 $\frac{3}{4}$ E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/100, pkt. 1. København 1915.)

195. England. Sheringham Shoal. Vrag.

(⁶ Notice to Mariners" Nr. 96. London 1915.)

Vraget af Damperen *Penarth* er sunket paa S.-Siden af *Sheringham Shoal*, 5 s. Sm 352° (misv. N. $\frac{5}{8}$ E.) fra *Lower Sheringham* Kirke. En Vragtønde er udlagt c. 100 m S. for Vraget. 53° 02 $\frac{1}{2}$ ' N. 1° 11 $\frac{1}{2}$ ' E.

Bull Fyrskib: c. 53° 34' N. 0° 05' E.

197. England. Hartlepool. Undersøgelss-Ankerplads.

(⁶ Notice to Mariners" Nr. 94. London 1915.)

Undersøgelss-Ankerpladsen begrænses: a) Mod N. af en Linie trukket 0 $\frac{1}{4}$ Sm i Retning 90° (misv. E. t. S. 1 $\frac{1}{2}$ S.) fra et Punkt, der ligger 0 $\frac{1}{4}$ Sm 90° (misv. E. t. S. 1 $\frac{1}{2}$ S.) fra *Heugh* Fyr. b) Mod E. af en Linie trukket 0 $\frac{3}{8}$ Sm i Retning 180° (misv. S. t. W. 1 $\frac{1}{2}$ W.) fra E.-Enden af den under a nævnte Linie. c) Mod S. af en Linie trukket 0 $\frac{1}{4}$ Sm i Retning 270° (misv. W. t. N. 1 $\frac{1}{2}$ N.) fra S.-Enden af den under b nævnte Linie. d) Mod W. af Linien, der forbinder W.-Enderne af de under a og c nævnte Linier. *Heugh* Fyr: 54° 43 $\frac{3}{4}$ ' N. 1° 10 $\frac{1}{2}$ ' W.

198. England. Tyno. Vrag.

(⁶ Notice to Mariners" Nr. 100. London 1915.)

Vraget af Damperen *Albia* med Skorsten og Master over Vandet er sunket c. 1 $\frac{1}{2}$ Sm 142° (misv. SSE.) fra Fyret paa Yderenden af den S.-lige Pier ved Indløbet til *Tyne* Floden. Vragets Plads er kun omtrentlig. 54° 59 $\frac{1}{2}$ ' N. 1° 22 $\frac{1}{4}$ ' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

199. Afrika. Dakar. Forandring af Belysning opsat.

(⁶ Avis aux Navigateurs" Nr. 13/54. Paris 1915.)

Tændingen af Hjælpefyret paa S.-Siden af Kap *Manuel* og Forandringen af Fyret paa det S.-lige Molehoved er opsat indtil videre. c. 14° 40' N. 17° 26' W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/1106. København 1914.)

200. Afrika. Guldkysten. Sekondi Bugt. Fyr tændt.

(⁶ Notice to Mariners" Nr. 68. London 1915.)

Paa SE-Hjørnet af Fort *Orange*, c. 40 m 161° (misv. S. $\frac{1}{4}$ E.) fra Flagstangen er tændt et hvidt og rødt Fyr med To-Formørkelsler hver 30 s., Lys 21 s., Mørke 3 s., Lys 3 s., Mørke 3 s. Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 181° gennem 0° til 1°;
2. rødt i — — 1° til 46°.

Flammens Højde: 39 m. Synsvide 17 Sm. Hvidt Taarn. 4° 56' N. 1° 42 $\frac{1}{4}$ ' W.

201. Azorerne. Terceira. Serreta. Fyr atter i Orden.

(⁶ Avisos aos Navegantes" Nr. 18/33. Lisboa 1914.)

Serreta Fyr brænder atter normalt. 38° 45' 45" N. 27° 23' 00" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 53/1892. København 1914.)

202. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Chelsen Ledge.

Tønde inddraget.

(⁶ Notice to Mariners" Nr. 4/170. Washington 1915.)

Chelsen Ledge Spiritønde, der var udlagt ved Kanten af 8 g m Grunden neden for *Chelsea Bridge*, er inddraget. *Boston*: 42° 20' N. 71° 01' W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/664. København 1912.)

10./2. hjemg. — Tongking afg. San Francisco 5./2. hjemg. — Annam afg. San Francisco 14./2. hjemg. — Transvaal afg. Iquequo 14./2. hjemg. — Jutlandia pass. Yarmouth 15./2. hjemg. — Cathay pass. Skagen 16./2. hjemg. — Samui ank. Genua 15./2. udg. — Pagan afg. Panama 5./2. udg. — Rhodesia afg. Nauaimo 14./2. udg. — Siam afg. Callao 10./2. udg. — Fionia ank. San Francisco 7./2. udg. — Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Stornoway 12./2. udg.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk afg. Sevilla 15./2. — Anna Mærsk ank. Baudholm 14./2. — Arnold Mærsk afg. Ardrossan 2./2. — Chassie Mærsk afg. Kjøbenhavn 12./2. — Eleonora Mærsk afg. Las Palmas 7./2. — Hilda Mærsk ank. Blyth 12./2. — Laura Mærsk afg. Savannah 7./2. — Lexa Mærsk afg. Nykjøbing F. 16./2. — Peter Mærsk ank. Gibraltar 13./2. — Sally Mærsk ank. Konstantinopel 29./9. — Silkeborg ank. Bahia 30./1.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Baltimore 13./2. — Gulfaxe, Petersen, afg. Nakskov 19./1. til New York. — Skinfaxe, Hemmingsen, afg. New York 22./1. til Horsens. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Kjøbenhavn 15./2. til Hull.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. St. Nazaire 12./2. — Martha, Christensen, ank. Methil 15./2. — Elva, Rathje, ank. St. Nazaire 13./2. — Therose, Pedersen, ank. Kjøbenhavn 24./1. — Harriet, Larsen, ank. Oran 14./2. — Dagny, Therkildsen, afg. Marseille 27./1. — Simone, Olsen, afg. Marseille 30./1. — Jeanne, Olesen, ank. Nantes 12./2. — Vera, Risa, ank. Nantes 12./2. — Daisy, Jørgensen, afg. Tynen 12./2. — Annine, Leth, ank. Kjøbenhavn 15./2. — Betty, Lagesen, ank. Aarhus 15./2.

Brix Hansen & Co. John, Mathiesen, afg. Leith 12./2. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Vejle 18./2. — Nordpol, Nielsen, afg. Buenos Aires 2./2. — Fanny, Nielsen, ank. Montevideo 5./2.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Hans Jensen afg. Troon 13./2. til Baltimore.

Orion. Sirius afg. Baltimore 14./2. til Aarhus. — Orion ank. Methil 11./2.

Eros. Enigheden, Jensen, ank. Frederikshavn 10./2. — Emanuel, Svane, ank. Aarhus 11./2. — Erindring, Nielsen, ank. Burntisland 12./2.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn. Frøja ank. Hull 11./2.

Thurs. Petrine Hansen, Hansen, ank. Grenaa 13./2.

Sejlskibe.

Svendborg. Criterion, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 10./2. — Fortuna, Jørgensen, ank. Burntisland 12./2. — Solon, Rasch, ank. Granton 10./2. — Phoenix, Jørgensen, ank. Granton 10./2.

Eros. Activ Albertsen, afg. Barcelona 11./2. til Kjøbenhavn. — Mars, Olsen, ank. Wemyss 15./2. — N. Hansen, Albertsen, ank. Civita Vecchia 9./2. — Freden, Christensen, afg. Kjøbenhavn 9./2. — Ansgar, Jørgensen, ank. Cadix 10./2. — Nauta, Stærke, ank. Malaga 11./2. — Ludvig Bransen, Grath, ank. Cadix 10./2. — Thor, Petersen, ank. Folkenberg 13./2. — Yrsa, Hansen, ank. Ayr 11./2. — Avance, Bager, ank. Aalborg 11./2. — Eros, Olsen, ank. Kjøbenhavn 10./2. — Maren, Albertsen, ank. Genua 13./2. — Norden, Rasmussen, ank. Burntisland 13./2. — C. M. Peteresen, ank. Vejle 15./2. — Kodan, Hansen, afg. Mobile 10./2. til Whitehavn.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 18. Februar 1915. — Sø- og Handelsretsdomme. — Neutral Skibsfart paa Nordøen. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger.



Indreg. Varemærke.

„Sana“

steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

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

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. —

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

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindselev, Vesteragaade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

Forlang
overalt



Mejeriet
Pasteur
Odense,
Danmark

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 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 5,3 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. 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 -	Lodspenge , 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 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.
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 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 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, Køhalingsplads. 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 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 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 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 Vanddybde. Gode Besejlingsforhold, Reden rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstavang. 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; Kultyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 & 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
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 her-værende 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.
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.	Lodstavang. 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 Køhalingssplads have. Kran til 6 Tons. Jernbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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 Kristianshavnesiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkepenge: For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller lad-es ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller lad-es ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissensærme-re Regler for Varer, der in-den 3 Maanederefter Ind-tørslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dyb-gaa-ende, Drægtighed og den Distance, der lod-ses, og ere meget mo-derate. Der er Som-mer- og Vintertakst. Bugsering af Damp-skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Di-stance, der 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 Overens-komst med vedkommen-de Arbejder-formand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Op-halingsbeddinger, 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-torsyning 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 Aftale.	7 Øre pr. Hektol. for Vand til Maskinbrug.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæjbassin, 137 m bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jernbanespor langs begge 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 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 Reparationsværk, 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 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. Havne-pladsen er belyst. Jernbanespor langs den største Del af Bolværkerne.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebojs, 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 ufor-nøden.	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 Havne-plads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.

	Besejlingsforhold og Værdyde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger.	Forskelligt.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkehøjde 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 Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibsmøder.
Nexo.	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 besørger 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 1/4' al eng. Maal.
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 besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne	Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborrsund 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 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. Lodsen 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 besørger af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik Skibsbyggeri, Kølhalingsplads.
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 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 Kølhalingsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
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 Seen til Stige Lodsfrighed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton Ballastpris: 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 besørger af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster	Jernbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd. Maskinværksteder, Kølhalingsplads Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaars at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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, Kølhalingsplads og Reparationsværksted. Vandforsyning, Jærnbanespor lange 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 besørgeres af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Kølhalingsplads og Reparationsværksted findes.
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 Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørgeres af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, 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 Hejde over dgl. V. 5 1/2 à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kulfor- forsyning og Proviante- ring indtil 24 Tinner, 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 Tøndebojer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende. idet Afgiften da ned- sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 2 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 Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvor 2 tilhører Havnen: Træskibe paa indtil 250 Reg.-Ton kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhalles. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6401.

Oscar Rolf, 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, Natlff. 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.

Natsignallseringslamper.

A. Veltheim,

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

Gustaf Svanijung,

Wasa (Finland), Skibsmægler & Stevedør. Telegr.-Adr.: „Svanijung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører, Kotka, Finland. Telegramadresse: Cadenius.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 1511, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastningsplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harna, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garantierar 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 50 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Statstelefon 40. **CHR. JENSEN**
Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Benhins 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.

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.
Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.
Telefon: CENTRAL 4140.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Købsmægler (sp. Søseger).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Husk
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.
Stort Lager af fremdsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid hadst og billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretning.
Telt. 6. **Dragør.** Telt. 6.

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

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at Staten autoriseret Forhyringsagent
Slotagade 33. Aalborg.

Telefon 886.

Telegramadresse: „Slotsbyring“.

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.

JÜRGEN OHLRAU

SKIBSMÆGLER

KIEL

Telegr.-Adr.:
Schiffsmakler Ohlrau.
Telefon: 6377.

Harald Christensen.

Skibsmægler Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibsmædie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 187

Kjøbenhavns

uofficielle Børskurs d. 17. Febr. 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	114— ¹ / ₄	114	114 ¹ / ₂
Danmark	116—116	114 ¹ / ₂	116
Norden	115—116 ¹ / ₂	115 ¹ / ₂	116
Carl	121 ¹ / ₂ —121	121 ¹ / ₂	123
Dannebrog	138— ¹ / ₂	138 ¹ / ₂	139
Skjold	104 ³ / ₄ —103 ³ / ₄	103 ¹ / ₂	104
Urania	—	—	—
Dampsk. af 1896	—	122 ¹ / ₂	124 ¹ / ₂
Højndal	122 ¹ / ₂ —122	121	124
Gorm	125—124 ³ / ₄	124 ¹ / ₂	126
Neptun	121—120 ¹ / ₂	121	122 ³ / ₄
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	69 ¹ / ₂ —68 ¹ / ₂	69 ¹ / ₂	69 ³ / ₄
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ¹ / ₂ % Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk. 1. Afđ. 1. S.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvn. Kreditf.	—	—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — 2. Serie.	—	—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — 1.	—	—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ Østlil. Kreditf.	—	86	86
4 ⁰ / ₁₀₀ — 7.	—	85	86
3 ¹ / ₂ % — 6.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3.	—	—	—

Aktier.

	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	102 ¹ / ₂	104 ¹ / ₂
Privatbank	—	132 ¹ / ₂	133 ¹ / ₂
Landmandsbank	133—132 ¹ / ₂	141 ¹ / ₂	143
Handelsbank	142	92	95
Kbhvns Laane- og Diskontobank	—	234	244 ¹ / ₂
Sukkertabr.	234 ¹ / ₂ —234	92	94
Burm. & Wain	—	144 ¹ / ₂	150
Bryggeri Aktier	—	—	—
Helsingørs Jærnak	—	—	—

Vekeelkurser d. 17. Februar 1915.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	86.16	—
London	19.46	—
Paris	78.50	—
Amsterdam	165.00	—
Wien	70.00	—

Møller & Rée,

Bankforretning, 16, Ved Stranden.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Tell. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts-
kækkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Tell
76 Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil og 76
Motorløssespil.

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 omdøles 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 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.

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,
Telef.: 6817 Grønningen Nr. 1 — Kjøbenhavn. Ekspertlæger
6818 i Frihavnen.

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og
midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværks-
arbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved
Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,
Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver
og Patent Mønnie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Kunsthfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

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

Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal
Telefon 6221. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nørn 2333.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreakvipering.

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.

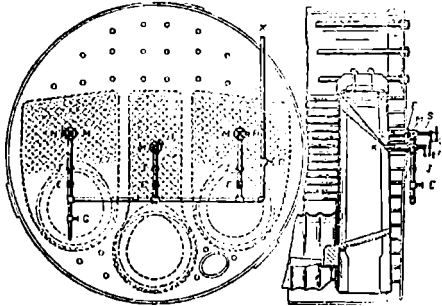
Nr. 8.

Kjøbenhavn, Torsdag den 23. Februar 1913.

22. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS

Billige i
Anskaffelse.



Anbringes fast i den bageste 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 Lufstrømninger. Soden 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 Nyttørvirkning.

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 Skibsuphre.
Forlang Katalog.
Palle Sørensens Eftf.
Sølvørvel 4. Telf. 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
8601

• • 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 64 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: 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 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“.

Rah tjens 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.

Vilhelm A. Bang, *

Vesterbrog 3 (Panoptikon). Telf. Central 459.

Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for
Skibshypotekbanken af Rotterdam.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldrækker
Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldrækkerartikler og Uniformseffekter

Telegramadresse

C. Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon

Central 297

" 1297

" 2197

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
søbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Remington,

eneske Skrivemaskine, der
adderer og subtraherer.
Eneforhandler:
L. Kristensen, 27, Vøstergade.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Fyns Kreds,

afholder Søndag den 7. Marts, Eftm. Kl. 2³/₄, sin aar-
lige Generalforsamling paa Badehotellet i Troense med
følgende Dagsorden:

Det reviderede Regnskab for 1914 fremlægges til
Godkendelse. — Aarsberetning aflægges. — Valg af
2 Besyrelsesmedlemmer samt af Revisorer. —
Eventuelt.

Kredsstyrelsen.

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

Ledig Lodsplads.

Ved Frederikshavn-Hirsholm Lodseri bliver den
1. April en Plads ledig som Fastlods. Som Betin-
gelser for Ansættelse henvises til Lodslovens § 7.
Ansøgninger om denne Plads, der maa ledsages af
Søfartsbog, Eksamensbeviser, anbefalinger samt
Lægeattester for godt Syn, Farvesans og godt Helbred
i Almindelighed, stiles til Lodsdirektøren, men
sendes inden den 10. Marts til Lodsoldermanden,
Frederikshavn, hos hvem nærmere Oplysninger
kan faas.

Slagterforretningen
„JOMSBORG“
AARHUS, vis å via Rullebroen.
Alt 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.

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



Forlang altid
Otto Mönsted's
OMA
Plante Margarine

Dampmuddermaskine!

En Muddermaskine med alt Tilbehør og i god
Stand er meget billig til Salg ved Henvendelse til

Skibshandler C. Hansen,
Nakskov, Tlf. 266.

Nybygninger til Salg.

3-mastet Staal-Gaffelskonnert ca. 215 Tons d. w.
Levering prompt Holland.

2-mastet Staal-Gaffelskonnert ca. 175 Tons d. w.,
Skruestæv, Levering April/Mai Holland.

WONSILD & SØN,
København.

Skibsinspektør. Dampskibsexpert.

En yngre Skibsfører med 8 Aars Erfaring som Fører
af større Dampskibe i forskellig Fart, ønsker at træde i
Forbindelse med Firmaer, som kunde ønske faglig Assi-
stance ved Inspektion, som ved Tilsyn med Reparationer
og Nybygninger af Skibe. Paatager sig at repræsentere
Rhederier i Havari og Søretssager. Behersker det engelske,
tyske og franske Sprog. Billet mærket „Inspektørexpert“
modtager dette Blads Kontor.

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 K.

Telefon 6247. Telegr.-Adr.: KUGLELEJE.

Kjøbenhavn, den 25. Februar 1915.

De nuværende Forhold ude i den store Verden og de Chancer, som de deraf følgende ny Trafikforhold nu for Tiden har givet Kjøbenhavns Havn, har for Alvor aabnet Blikket for den Betydning, denne under de givne Forhold allerede har og under visse Forudsætninger muligvis vedblivende kan faa.

Det store Møde, som den 3. ds. afholdtes i Handels- og Kontoristforeningen her i Byen, og den Tilslutning, det havde faaet, er et Vidnesbyrd om den Interesse. Spørgsmaalet om en tidssvarende Udvidelse af Havnen med Hensyn til Plads, Baneforbindelser, Pakhusbekvemmeligheder samt Last- og Løseapparater har vakt i vide Kredse og om, at de Mænd, der har haft og har Ledelsen af dens Forhold i deres Haand, er opfyldt af Interesse for Sagen og grundigt overvejer, hvorledes de Mangler, som den nuværende Situation tydeligere end ellers har bragt for Dagen, kan afhjælpes.

Af de paa Mødet faldne Udtalelser fremgaar det, at der fremfor alt trænges til en Udvidelse af Havnen. Det blev oplyst, at man havde maattet henvise hertil bestemte Dampere til Løsning i en eller anden af vore Provinshavne, og at fjorten Dampere paa et givet Tidspunkt laa paa Reden og ventede paa at komme til Bolværk for at blive lossede. Ogsaa Frihavnen trænger til en Udvidelse, idet der for Tiden finder en stor Ophobning af Varer Sted dér, som nærmest er bestemt til Provinserne og ikke rettidig kan ekspederes af Mangel paa Transportmidler.

De Forhold, som har foraarsaget den stærkt voksende Trafik baade for den gamle Havns og for Frihavns Vedkommende, kan dels søges i, at den store normale Indførsel fra Rusland og Tyskland førend Krigen for en Del gik direkte til de forskellige Provinshavne, men nu efter at denne Trafik er standset, sker fra Amerika med større Dampere, som fortrinsvis søger til Kjøbenhavn, hvorfra Varerne omekspederes pr. Bane eller mindre Skibe, og dels i, at Hamburg, hvorfra en stor Del af Danmarks Indførsel foregik inden Krigen, nu ved denne er udelukket fra den oversøiske Handel.

Da det desværre ser ud til, at Krigen kan faa lang Varighed, ligger den Mulighed nær, at denne forøgede Trafik over Kjøbenhavns Havn kan faa Tid til at fæstne sig og til en vis Grad vinde Hævd, saaledes at der ogsaa efter Krigens Ophør kan være Haab om at bevare en betydelig Del af denne Trafik for vor Havn. En af Betingelserne herfor vil dog være, at Havnen saa snart som muligt faar de nødvendige Udvidelser med dertil hørende Pladser, Veje, Banespor, Pakhuse samt tidssvarende Last- og Løseapparater.

Det blev paa det nævnte Møde fremhævet af Frihavns Direktør, at Frihavnselskabet forlængst er færdig med sine Overvejelser, og at denne Havns Udvidelser, naar Tiden er inde til at realisere disse Planer, bør ske imod Nord. Tillige meddelte Kjøbenhavns Overpræsident, at Havnebestyrelsen havde Forslag under Overvejelse til Afhjælpning af de øjeblikkelige Vanskeligheder, hvilke maaske bl. a. allerede nu er resulteret i et Par store Pakhuse af Træ paa Islands Brygge, og at et Udvalg overvejer en omfattende Plan angaaende en Udvidelse af Havnen.

Mødets indledende Taler, Grosserer H. T e g n e r, fore-

slog, efter at have gjort Rede for hvor stor en Trang, der i Virkeligheden er til en Udvidelse af Kjøbenhavns Havn, at en saadan eventuelt kunde ske ved at inddrage en Del af Langelinie og Kasteslets Terræn under Havnen, saaledes at Forbindelse opnaaedes mellem Frihavnen og Toldhavnen, ved Anlæg af Bassiner, Kajer, Pladser og Pakhuse paa dette Sted. Fra Havnens Side kan det jo ikke nægtes, at det her nævnte Terræn har en gunstig Beliggenhed, og at der sikkert ved Benyttelsen heraf kunde opnaas betydelige Fordele for Havnen, selv om det fra anden Side blev gjort gældende, at den Plads, der vandtes ved at inddrage dette Terræn, ikke vilde blive tilstrækkelig stor. At røre ved Langelinies og Kasteslets Grund til en saadan Anvendelse vil imidlertid, hvad Forslagstilleren selv ikke var blyd for, nærmest blive betragtet som en Vandalisme, som kun meget faa af Kjøbenhavns Borgere vil gaa med til. Den Erstatning, som Mødets Indleder stillede i Udsigt herfor, en stor Strand- og Folkepark langs Amagers Kyst og i Kongelunden, vilde kun være en larvelig Erstatning for det, man mistede, og dertil ligge alt for langt borte. Havnedirektør Møller mente ogsaa, at et Indgreb i Langelinie vilde være uhensigtsmæssigt, og at Bundforholdene — den Omstændighed, at Saltholmskalken ligger helt op under Overfladen — taler imod en Udvidelse af Havnen imod Syd. En Udvidelse af Havnen burde efter Havnedirektørens Mening foregaa imod Nord. Efter Grosserer Tegners Mening er her vel nok nogen Plads til Udvidelse, men Grosserereren fremhævede i sit Indledningsforedrag den uheldige Omstændighed, at Kjøbenhavns Havn mere og mere antager Karakteren af en Flod, smal og lang, og ved Forlængelse baade imod Nord og Syd vokser denne Længde jo meget betydeligt, og man fjærner sig mere og mere fra Byens egentlige Forretningskvarter, hvad der selvfølgelig volder baade betydelige Udgifter og Besvær paa mange Maader for Byens Handelsstand.

Naar man holder sig alt dette for Øje, melder sig imidlertid ved et Blik paa et Kort over Kjøbenhavn det Spørgsmaal: Kunde da ikke et andet militært Omraade end Kasteslet være egnet til en Udvidelse af Kjøbenhavns Havn, og det netop ud for den gamle Havns Midtparti, saaledes at Havnens yderligere Forlængelse i det mindste endnu for en længere Tid kunde undgaaes?

Vi tænker her paa en Del af Kristianshavns Volde, Grave og tilstødende Arealer, foreløbig f. Eks. paa det Afsnit, der ligger imellem Langebro og Amagerbrogade. Det ser for en Lægmand ud, som der her kunde skabes et Havnebassin af c. 100 Meters Bredde eller noget mere med Bolværker paa begge Sider af henved 800 à 900 Meters Længde, samtidig med at der langs med Bolværkerne maatte blive god Plads til Veje, Pakhuse, Kraner og Banespor. Vi er ikke blind for, at Forbindelsen med den gamle Havn er et af de vanskeligste Punkter i en saadan Plan, idet den kun kan tænkes gennemført temmelig tæt ved Langebro ved en Gennemskæring tæt ved Sukkerfabriken Phonix's Grund og her vil kræve en temmelig svær Klappbro. Da Skibe ikke vil kunne passere igennem Langebro og en saadan ny Bro samtidig, vil Sejladsen gennem Broerne af og til blive noget forsinket, men da der til dette ny Havneafsnit foreløbig kun kan henvises mindre Skibe op til 2.000 à 2.500 Tons Brutto, og den gamle Havn paa dette Sted har en temmelig stor Bredde, tør man dog antage, at Gennemsejlingen vil kunne foregaa uden Fare,

naar den reguleres ved et vel gennemtænkt Reglement. Da det imidlertid kan have sin Vanskelighed at styre et længere Skib ind gennem en forholdsvis smal Bro med Strømmen løbende tværs, bør den ny Bro formentlig lægges en god Skibslængde indenfor den gamle Havns Kajmure, saaledes at der dannes en Forhavn, som Skibet kommer ind i, førend det skal passere Broen. Denne Forhavn bør gøres saa bred, som Forholdene tillader det, med afrundede Kajmure ud imod den gamle Havn og muligvis med et Par Strømbrydere af Pæleværk udenfor dens Indløb til yderligere at afbøde Strømmen gennem de to første Gennemløb under Langebro. Den ny Klappbro kom altsaa til at danne Forbindelsen mellem Amager Boulevard og Langebrogade og kan vel næppe være mindre end Knippelsbro. Større Skibe maatte selvfølgelig bugseres ud af og ind i den paatænkte ny Havn.

Yderligere Udvidelser ad den her paa pegede Vej, som tillige gjorde det muligt for meget længere og altsaa større Skibe at benytte den paatænkte ny Havn, kunde tænkes, hvis det var muligt paa et nordligere Punkt at bringe den gamle Havn i Forbindelse med Kristianshavns Fæstningsgrav, f. Eks. ved at føre Trangraven gennem Arsenaloen. Herved vandt man mere end den dobbelte Bolværkslængde, fik en Mulighed for Vandets Fornyelse ved Gennemstrømning og kunde lade alle lange Skibe gaa ind i Havnen fra Nord og forlade den gennem Udløbet imod Syd, da Havnens Bredde ikke vil tillade lange Skibe at svaje. Forbindelsen med den gamle Havn bliver dog paa dette Sted lang og kostbar, og to eller tre Klappbroer vil paakræves. Muligvis vil der her ogsaa stille sig uovervindelige Vanskeligheder i Vejen fra Private eller fra de militære Autoriteters Side.

Antagelig vil Fæstningsgraven kunne tørlægges, ved et Havneanlæg paa dette Sted, og Havnebassinet fremstilles ved Udgravning, medens den udgravede Fyldmasse tilligemed den overflødig Jord fra Voldene, let vil kunne transporteres ud i Kallebostrand ad et interimistisk Banespor langs Islands Brygge, og dér tjene til Dannelse af betydelige ny Arealer i det grunde Vand mellem Yderenden af den nuværende Kaj og det yderste gamle Krudtmagasin og videre ud efter den store Dæmning over Kallebostrand.

Naar vi har villet fremsætte den Tanke, om ikke det store Terræn, som dannes af Kristianshavns Volde og Grave, og som rummer saa faa Bygninger, for en Dels Vedkommende kunde blive anvendeligt for en Udvidelse af Københavns Havn, saa er det fordi vi anser en saadan for en Sag af saa stor Betydning for vor By og vor Skibsfart, at vi mener at enhver rimelig Mulighed har Krav paa en nøje Provelse af de Myndigheder, der alene sidder inde med Forudsætningerne for at kunne tage samtlige berettigede Synspunkter med i Betragtning. Der skal iøvrigt i denne Forbindelse ingenlunde lægges Skjul paa, at den her skitserede Plan, om den bragtes til Udførelse, maatte komme til at bære Præg af, at Anlægget i nogen Grad havde maattet rette sig efter de forhaanden værende Forhold — det fuldt moderne Havnesystem kan jo nemlig overhovedet kun finde Plads i saa stor Afstand fra Byens Centrum, at der haves fuldt ud frie Hænder.

Minokonferencen i Kristiania. Fra 13.—15. Februar har Repræsentanter for de tre skandinaviske Mariner afholdt en Konference i Kristiania for at fremkomme med Forslag til et Samarbejde til mulig Formindskelse af Minefaren i Skagerak og den nordlige Del af Kattegat.

Det blev under Konferencen oplyst, at samtlige hidtil fundne og undersøgte Miner har opfyldt Haag-Konventionens Krav om Desarmering ved Løsrivning fra Forankringen.

For saavidt muligt at sikre Søfarten i Skagerak og Kattegat mod Minefaren blev Konferencen enig om følgende:

A. Ønskeligheden af, at de tre Lande hurtigst muligt (E. O. telegrafisk) giver hinanden Oplysninger om de Erfaringer, man maatte faa paa dette Omraade og Underretning om observerede Miner, som driver fra et Lands territoriale Grænser mod et andet o. l.

B. Hvert af de tre Lande udfærdiger Kundgørelser til Handelsfartøjer og Kystbefolkningen, indeholdende Anmodning om hurtigst mulig (om fornødent ved Radiotelegrafi) at underrette Myndighederne om observerede drivende eller ilanddrevne Miner og Torpedoer samt Advarsel mod at indbjærge eller undersøge saadanne Torpedoer eller Miner — i det væsentlige overensstemmende med de for Norges Vedkommende af Forsvarsministeriet og den kommanderende Admiral udfærdigede Kundgørelser.

C. For at formindske Minefaren foreslaas en Afpatruljering af Farvandene for at opdage og i Tilfælde uskadeliggøre Miner.

For Norge:

Farvandene mellem Lindesnæs og den svenske Grænse ud til 6 Kvartmil fra Land.

For Sverige:

Farvandene langs den svenske Kyst i Skagerak og Kattegat samt Omraadet: Læsø Trindelen Fyrskib — Ytträ Tidslarne Fyr — Vinga Fyr — til henimod Skagensrev Fyrskib.

For Danmark:

Langs den sædvanlige Dampskibsroute fra Hanstholm til Skagensrev Fyrskib, dog ikke længere ud end til 6 Sømil fra Hanstholm og 4 Sømil fra Hirtshals og Højen Fyr.

Konferencen fremhæver, at man maa være paa det rene med, at denne Patruljering i de nævnte Farvande aldrig kan blive fuldt betryggende mod Minefaren, bl. a. paa Grund af, at Patruljeringen kun kan udføres om Dagen i sigbart og rimeligt Vejr.

Patruljeringen som foreslaet vil blive iværksat i den nærmeste Fremtid.

Den danske Regering har tiltraadt det paa Konferencen udarbejdede Forslag.

Minefaren. Marinen har i disse Dage mobiliseret de to Redningsdampere »Vestkysten« og »Vesterhavet« til en Jagt paa drivende Miner i vore Farvande. Fiskerne er i Følge »Kbhvn.« blevet anmodet om at meddele Redningsvæsnet, naar de har passeret drivende Miner, og de to Fartøjer skal da straks gaa ud for at uskadeliggøre dem, saa at der sker en Eksplosion. Skibene er i den Anledning blevet forsynet med Revolverkanoner, og der er kommet Orlogsmatrosen om Bord til at betjene Skytset.

I de danske Farvande vil Marineministeriet foruden de to Redningsdampere ved Vestkysten lade Fiskeriinspektionsskibet »Absalon« og Vagerdamperne armere, for at de kan anstille Jagt paa og ved Beskydning uskadeliggøre drivende Miner.

D. F. D. S.'s Begravelseskasse har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1914. Heraf fremgaar det, at Medlemsantallet den 31. December 1914 var 670 og saaledes er vokset med 63 sidste Aar, idet Tilgangen af ny Medlemmer i Aarets Løb har været 89, medens 7 er af-

(„Kundmachung für Seefahren“ Nr. 7/211. Pola 1915.)
Paa N.-Kysten af Øen *Yrghada*, 375 m 332° (misv. N. t. W. 7/8 W.) fra Kapellet ved *S. Andrea* Bugt, ligger et Rev. 43° 51', N. 15° 29', E.

232. Grækenland. Antipaxos. Fyr eller normalt.
(„Bericht am Zeevarenden“ Nr. 25/229. 9-Gravenhage 1915.)
Det hvide og røde Fyr med En-Formørkelser paa Øen *Antipaxos* brænder atter normalt. 39° 08' 10" N. 20° 16' 15" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/1038. København 1913.)

233. Grækenland. Morea. Kap *Matapan*. Fyr midlertidig slukket.
(„Notice to Mariners“ Nr. 106. London 1915.)
Fyret paa Kap *Matapan* er slukket paa Grund af Beskadigelse. 36° 22', N. 22° 28', E.

234. Grækenland. Saloniki Bugt. Tzai-Agzi (Tsaghesi). Fyr tændt.
(„Bericht am Zeevarenden“ Nr. 26/240. 9-Gravenhage 1915.)
Et rødt, fast Fyr er tændt paa 39° 52' 00" N. 22° 45' 00" E. (eng. Kort Nr. 1085).
Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 5 Sm. Rødt Fyrhus.

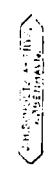
235. Grækenland. Ægina. Kap *Plaka*. Fyr forandret.
(„Bericht am Zeevarenden“ Nr. 27/250. 9-Gravenhage 1915.)
Det hvide, faste Fyr paa Kap *Plaka*, NW-Pynten af *Ægina*, er forandret til et hvidt Fyr med Fire-Formørkelser hver 20 s., Lys 5,2 s., Mørke 1,6 s., Lys 5,2 s., Mørke 1,6 s., Mørke 1,6 s., Lys 1,6 s., Lys 1,6 s., Mørke 1,6 s., Synsvidde: 10 Sm. I øvrigt uforandret. c. 37° 46' N. 23° 25' E.

236. Grækenland. Talanta Farvand. Politika Bugt. Mnima Pynt. Fyr tændt.
(„Bericht am Zeevarenden“ Nr. 26/239. 9-Gravenhage 1915.)
Paa *Mnima* Pynt er tændt et ubevogtet, hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3,3 s., Lyn 0,2 s., Mørke 3,3 s., Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 10 Sm. Fyrtaarn. 38° 34' 09" N. 23° 32' 10" E. (eng. Kort Nr. 1554).
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1446, pkt. b.6. København 1914.)

237. Marokko. Ceuta. Tødens Beliggenhed.
(„Avisos á los Navegantes“ Nr. 2/38. Madrid 1915.)
Den røde Lystønde ligger ikke c. 50 m NE. for den fremtidige Yderende af E.-Molen, men c. 50 m NW for denne Mole. *Ceuta*: c. 35° 53' N. 5° 19' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/183, pkt. 2. København 1915.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.
N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, T: Tillæg.
Frankrig:
N 5456 De Saint-Nazaire à Nantes.
† 4869 De Royan à Blaye.
† 5256 De Saint-Nazaire à Nantes.
Tyskland:
N 533 Westindien: Gewässer zwischen Cuba, Haïti und Jamaica. 1 : 900 000.
R 56 Nordsee, Deutsche Küste: Mündungen der Jade und Weser, Nördlicher Teil. 1 : 50 000.
R 261 Englischer Kanal, Englische und Französische Küste: Beachy Head bis Dungeness, Fécamp bis Griz-Nez. 1 : 150 000.



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*, *Sør-ic Hav* og *Azovske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Brodde- 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:
Forandringer og Tilføjelser Nr. 5 til: Den færøske Løds, 3die Udgave 1907.
(Sluttet med „E. I. S.“ Nr. 8 for 1915). Udleveres gratis.

I. Østersøen.

216. Rusland. Windau SW. Grund.
(„Nachrichten für Seefahren“ Nr. 10/245. Berlin 1915.)
4,3 m Grunden SW. for *Windau*, som blev forgæves eftersøgt i 1911, er i russiske Kort indlagt med Bemærkning „tvislvsom“. Den vil blive aflagt i *Lyske* Kort paa 57° 18' 08" N. 21° 21' 40" E. med Bemærkning „Vorlt“. Grunden bør indtegnes i danske Kort paa 57° 18' 11" N. 21° 21' 37" E., og ved Grunden bør tilføjes et ?.
(Kort Nr. 205 og 206.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/2889. København 1912.)

217. Rusland. Libau. Grund.
(„Nachrichten für Seefahren“ Nr. 10/245. Berlin 1915.)
W. for *Libau* S-lige Havnemole findes en Pulle med 6 m Vand. 56° 31' 36" N. 20° 57' 32" E.
(Kort Nr. 206.)

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

218. Danmark. Sundet. Kjøge-Bugt. Nat-Skydning. Farvandet midlertidig spærret.
I Marts og første Halvdel af April 1915 vil der efter Mørkets Frembrud blive afholdt Skydeøvelser i *Kjøge-Bugt*.
Naar Skydningen finder Sted, er de skytende Skibes elektriske Lyskastere i Virksomhed, og andre Skibe advares imod at komme ind i nævnte Farvand.
Kjøge-Bugt: c. 55° 27' N. 12° 30' E.

219. **Holland. Zuiderzee. Ketel SW. Afmærkning forandret.**

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 29/258. ¹s-Gravenhage 1915.)
 Det SW-lige Løb til *Ketel* er uddybet til 2,8 m. Afmærkningen er nu: a) Spidstønde Nr. 1 paa 52° 34' 33" N. 5° 46' 32" E. b) Spidstønde Nr. 2 paa 52° 34' 43" N. 5° 46' 50" E. Tanden ombyttes om Vinteren med en Væger med 2 Balloner. c) Stumpstønde Nr. 1 med afkortet Kegle paa 52° 34' 40" N. 5° 46' 17" E. d) Stumpstønde Nr. 2 paa 52° 34' 50" N. 5° 46' 37" E. e) Den rød og sort vandret stribe Kuglestønde med Kegle ligger paa sin gamle Plads.

220. **Holland. Ooster-Schelde. Gorishoek. Fyr forandret.**

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 27/248. ¹s-Gravenhage 1915.)
Gorishoek Fyr er forandret saaledes, at Lyset nu er:
 1. rødt op ad Floden til Pejling 282°;
 2. hvidt i Pejlinger fra 282° til 25°;
 3. grønt i — — — 25° — 58°;
 4. hvidt i — — — 58° — 100°;
 5. rødt i — — — 100° — 118°.
 51° 31' 0" N. 4° 04' 6" E.

221. **England. Humber. Besejning.**

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 30/280. ¹s-Gravenhage 1915.)
 Saavel indgaende som udgaende Skibe skal gaa gennem *Swank Roads* og *Hauke Roads* samt N. om *Ball* Fyrskib, der ligger paa c. 53° 34' N. 0° 05' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/186. København 1915.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

222. **Atlanterhavet. Azorerne NW. Drivende Vrag.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 114. London 1915.)
 Vraget af Damperen *Intaca*, der havde stærk Slagside, blev forladt af Mand- skabet den 7de Februar d. A. paa 42° 40' N. 38° 44' W. Den 11te Februar d. A. er Vraget observeret paa 41° 15' N. 36° 10' W. Det er saaledes drevet i SE-lig Retning med en Gennemsnits fart af 35 Sm pr. Dogn.

223. **Bahama Oerne. Long Island. Fyr tændt.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 97. London 1915.)
 Paa N.-Enden af *Long Island*, c. 1 Sm SW. for N.-Enden af *Kap St. Maria*, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 28 m. Synsvide: 11 Sm. 23° 40' 45" N. 75° 20' 40" W. (eng. Kort Nr. 2075).

224. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware. Fenwick Island Shoal Fyr- skib. Vrag.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 6/300. Washington 1915.)
 Damperen *Washingtonian* er efter en Kollision med den 5-mastede Skonnert *Elizabeth Palmer* sunket i Nærheden af *Fenwick Island Shoal* Fyrskib. Omtrentlig Plads: 38° 26' 1/2" N. 74° 46' 1/2" W.
 Skonnerten er — med Ankre i Bund — kæntræt c. 1 Sm 150° (mistr. SSE.) fra *Fenwick Island Shoal* Lys- og Fløjtetønde, som ligger paa 38° 26' 45" N. 74° 50' 00" W.

og Syd-Amerikas Østkyst.

225. **Aruba W.-Kyst. Paarden-baai. Afmærkning.**

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 27/253. ¹s-Gravenhage 1915.)
 Den lille Stenvarde paa N.-Prynten af Øen ved S.-Siden af Indløbet til *Paarden- baai* eksisterer ikke mere.
Paarden-baai: 12° 31' N. 70° 03' W.

226. **Brasilien. Itajahy. Cabecudas Pynt N. Skær afmærket.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 11/280. Berlin 1915.)
 Skæret paa S.-Siden af Indløbet til *Itajahy* ligger 450 m fra *Cabecudas* Pynt i en Linie trukket fra Fyret paa Prynten i Retning 332° (mistr. NW. t. N. 7/8 N.). Skæret er c. 50 m langt i SE.—NW. og c. 10 m bredt. Det ligger i 9 à 10 m Vand; mindste Dybde paa Skæret er 4,8 m. Paa Skæret er indlagt en sort og rød vandret stribet Tønde 2. 26° 55' 1/4" S. 48° 38' 1/4" W. (eng. Kort Nr. 3326).
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/86. København 1915.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

227. **Spanien. Baleariske Øer. Mahón. Cala Fons. Fyr tændt.**

(„Avisos á los Navegantes“ Nr. 2/39. Madrid 1914.)
 I *Cala Fons* er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 11 m. Synsvide: 1 Sm. *Cala Fons*: 39° 52' 1/4" N. 4° 17' 1/2" E.

228. **Sardinien N.-Kyst. Maddalena. Belysning forandret.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 11/262. Berlin 1915.)
 Belysning paa S.-Kysten af *Maddalena* er forandret som følger:
 1. Det grønne, faste Fyr paa E.-Enden af Hospitalets Miderparti er permanent nedlagt.
 2. Paa Flagstangen paa *Fort Camicio* er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 8 m.

3. Et grønt, fast Fyr, der er synligt i Pejlinger fra 340° gennem 0° til 10°, er tændt c. 85 m 175° (mistr. S. 1/2 W.) fra foranævnte Flagstang.

4. Paa Toppen af den lille Ø *Chiessa*, c. 300 m 5° (mistr. N. t. E. 3/8 E.) fra Fyr- baaken paa S.-Enden af Øens Mole, er tændt et grønt, fast Fyr, der er synligt i Pejlinger fra 50° til 80°, over Farvandet mellem *Parru* Skær og *Mezzo Passo* Rev.

5. De to hvide, faste Fyr paa Enden af Molen, som danner W.-Grænsen af *Cala Chiessa* S. for Signalmasten, er ombyttet med to røde, faste Fyr.

6. De to røde faste Fyr paa S.-Enden af Molen paa Øen *Chiessa* er ombyttet med to hvide, faste Fyr, der ses c. 3 Sm.
Chiessa: 41° 13' 1/2" N. 9° 25' E.

229. **Italien S.-Kyst. Gallipoli. Rafo. Baake opført.**

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 49/120. Genova 1915.)
 Paa Grunden *Rafo* ved Indløbet til *Gallipoli* er opført en Baake. Om kort Tid tændes paa denne et rødt Fyr med En-Formærkelser hver 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: c. 5 Sm.
 Klokketønden paa Grunden er inddraget. *Gallipoli*: 40° 03' 1/2" N. 17° 58' 1/4" E.

230. **Italien E.-Kyst. Rodi. Fyr midlertidig slukket.**

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 49/118. Genova 1915.)
 Det røde, faste Fyr ved *Rodi* Ankerplads er slukket indtil videre. 41° 55' 47" N. 15° 53' 18" E.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øe:.

No. 70. China Sea—Tong King Gulf, Hainan strait, eastern entrance—Breakers reported. Position. In Middle channel, southward of North bank. Lat. $20^{\circ} 18' N.$, long. $110^{\circ} 55' E.$ Details. Heavy breakers were observed, apparently indicating the existence of a rock or reef, in approximately the position given above. Note. A note, "Breakers reported (1914)", is to be inserted on the charts in this locality. (Notice No. 79 of 1915, dated 3rd February.)

Charts affected. No. 876, Hainan strait. No. 2062, Tong king gulf. Publication. China Sea Pilot, Vol. III., 1912, pages 349, 351.

No. 86. Africa, East Coast—Italian Somali Land, Brava anchorage—Existence of rock, Position. At a distance of $4\frac{1}{2}$ cables, $21''$ (N. $23^{\circ} E.$ Mag.), from Kila islets Lighthouse. Lat. $1^{\circ} 06\frac{1}{2}' N.$, long. $44^{\circ} 02\frac{1}{4}' E.$ Depth. $2\frac{1}{2}$ fathoms. Remarks. In consequence of the discovery of the above rock, vessels should anchor, during the South-west Monsoon, in a position about $1\frac{1}{2}$ cables south-eastward of that formerly recommended, and the anchor symbol on the chart is to be moved accordingly. Variation. $2^{\circ} W.$ (Notice No. 86 of 1915, dated 5th February.)

Chart affected. No. 671, Plan of Brava anchorage. Publication Africa Pilot, Part III., 1905, page 516.

No. 87. China, South Coast—Canton River, Dutch Folly pass—Alteration in lights of Lights-beacons. Position. Dutch Folly pass, lat. $23^{\circ} 06\frac{3}{4}' N.$, long. $113^{\circ} 15\frac{1}{2}' E.$ Alteration. (a) The lights of the two light-beacons marking the reefs on the north side of the channel have been altered from fixed red to flashing red every three seconds, thus:

Flash,

$\frac{3}{4}$ sec.

(b) The light of the light-beacon marking the reef on the south side of the channel has been altered from fixed green to flashing green every three seconds, thus:

Flash,

$\frac{3}{4}$ sec.

(Notice No. 87 of 1915, dated 5th February.)

Chart affected. No. 3620, Canton harbour. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, Nos. 1495, 1496. China Sea Pilot, Vol. III., 1912, page 456.

No. 90. Korea, West Coast—Naju Group, Kunnoroku to—Shoal reported northward of. Position. At a distance of $2\frac{1}{2}$ miles, 2° (N. $7^{\circ} E.$ Mag.), from Kunnoroku to Lighthouse. Lat. $35^{\circ} 9' N.$, long. $125^{\circ} 59\frac{1}{2}' E.$ Depth. 3 fathoms. Remarks. From the foregoing position, which is approximate, the shoal extends in a northerly direction for a distance of about half a cable. Note. "(P. A.)" is to be placed on the chart against this shoal. Variation. $5^{\circ} W.$ (Notice No. 90 of 1915, dated 6th February.)

Charts affected. No. 913, Mackau group to Clifford islands. No. 104, Korean archipelago, south portion. No. 3480, Shantung promontory to Nagasaki. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 632.

No. 91. China, East Coast—Kyu Chau Bay Approach, Tai kung tau—Wreck southward of. Position. At a distance of $6\frac{1}{2}$ miles, $181''$ (S. $5^{\circ} W.$ Mag.) from Tai kung tau Lighthouse. Lat. $35^{\circ} 51\frac{1}{2}' N.$, long. $120^{\circ} 29' E.$ Description. The wreck of H. I. J. M. S. Takachibo. Variation. $4^{\circ} W.$ (Notice No. 91 of 1915, dated 6th February.)

Charts affected. No. 1255, Kyau chau bay to Lai chau bay. No. 3480, Shantung promontory to Nagasaki. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 411.

gaaet ved Døden og 19 er udtraadt. Denne betydelige Tilgang af ny Medlemmer har gjort det muligt for Bestyrelsen at fastsætte Begravelseshjælpen for det kommende Aar fra 1. April 1915 til 1. April 1916 til 500 Kr. For at kunne fastholde det saaledes opnaaede gunstige Resultat, er det imidlertid nødvendigt, at Interessen for Kassens Fremgang stadig bevares usvækket, hvorfor dens Bestyrelse retter en kraftig Opfordring til Medlemmerne om, at de hver især vil virke for en forøget Tilgang af Medlemmer.

Indtægterne har været: Kassebeholdning fra f. A. Kr. 56.56, Kontingent Kr. 7.504, Indskud Kr. 182, indvundne Renter Kr. 1.188.28, hævet i Sparekassen Kr. 3.150, indgaaede Restancer Kr. 160; ialt Kr. 12.240.84. Udgifterne har været: Begravelseshjælp Kr. 3.150, Forretningsførerens Gage Kr. 387.50, Inkassations Kr. 378.27, andre Udgifter Kr. 584.52, indsat i Sparekassen Kr. 7.708.28, Kassebeholdning ved Aarets Udgang Kr. 32.27; ialt Kr. 12.240.84. Der har været en Formuefremgang i 1914 af Kr. 4.446.99 og Foreningens Formue udgør nu Kr. 32.976.71.

Den norske Amerikalinie. Kristiania, 5. Februar. Den norske Amerikalinie har i disse Dage i Birkenhead undertegnet Kontrakt om Bygning af Liniens ny Passagerdamper, som faar Navnet »Stavangerfjord« og bliver færdig til at indgaa i Ruten i Februar 1917. Der skal da afgaa Skib hver fjortende Dag.

»Stavangerfjord« bliver paa omkring 12.500 Tons og vil faa Plads til 88 I Kl. Passagerer, 306 II Kl. og 912 III Kl. Passagerer; den faar c. 300,000 Kbf. Lasterum foruden Fryserum. (Ritz. Bur.)

Det britiske Sommerfribord træder i Kraft fra 30. Marts. Det norske Udenrigsdepartement har fra Legationen i London faaet telegrafisk Meddelelse om, at Board of Trade vil tillade, at Reglerne for Sommerdækslast træder i Kraft fra 30. Marts, i Stedet for ellers fra 16. April d. A.

(Norg. Hand. og Sjøft.)

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg anmoder om Oplysninger om — eventuelt Overdragelse af — Genstande, som egner sig til at illustrere det østindiske og asiatiske Kompagnis Historie, og beder om Støtte ved Dannelsen af en Afdeling, omfattende denne Del af dansk Handelshistorie.

Samlidig anmoder Museet om Bidrag til Afdelingen for nautiske Instrumenter og beder om Tilsendelse af ældre Genstande af denne Art, gamle Kompasser, Hængekompasser, og andet Skibsinventar.

Sømandenes Forsikring. Der har i Følge Berl. Tid. den 22. ds. i Indenrigsministeriet fundet en Konference Sted, hvor man har drøftet Spørgsmaalet om Forsikringen for de Sømand, der maa sejle i den ved Undervandsbaadskrigen opstaaede særlig farlige Zone. Man har drøftet Spørgsmaalet om, hvorvidt Staten bør træde til ved denne Sags Ordning.

En forladt Damper i Atlanterhavet. Den engelske Damper »Wayfarer« har ved traadløs Telegraf indberettet, at den paa 41,15° N. Br., 36,10° V. Lgd. (d. v. s. midt i Atlanterhavet) har passeret den norske Damper »Imataca« drivende, forladt af Mandskabet og meget farlig for Sejladsen. »Imataca«, der er paa 1.983 Tons, tilhører det norske Rederi Mathiesen og var paa Rejse fra Bergen til Baltimore. Modet med »Imataca« henleder Tanken paa den udeblevne danske Damper »Marselisborg«, der vel kunde tænkes at drive om paa lignende Maade. (Berl. Tid.)

Det østasiatiske Kompagni. Ved et den 18. ds. i Det østasiatiske Kompagni afholdt Bestyrelsesmøde blev det besluttet at foreslaa Generalforsamlingen, der afholdes Lørdag den 27. Marts, at der af Nettooverskudet Kr. 6.744.184,93, afskrives paa Skibe, Bygninger, Inventar etc. Kr. 1.696.730,86, betales 10 pCt. i Udbytte, samt henlægges 1.250.000 Kr. til Reservefonden, som derefter udgør 10 Millioner Kr. Efter statutmæssige Tantiører samt Henlæggelse til Pensionsfonden bliver til Rest Kr. 496.902,63, som overføres i ny Regning.

Dampskibsselskabet »Torm«. Ved et i Dampskibsselskabet »Torm« den 23. ds. afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det paa den forestaaende Generalforsamling for 1914 at foreslaa Udbetaling af 12 pCt. Dividende med 132.000 Kr., at henlægge 200.000 Kr. til Reserve- og Fornylselsfond samt at overføre 9.866 Kr. til næste Aar.

Dampskibsselskabet Skandia. Paa et af Bestyrelsen i Dampskibsaktieselskabet »Skandia« den 23. ds. afholdt Møde vedtoges det at foreslaa 10 pCt. i Udbytte for det forløbne Driftsaar.

Svitzers Bjergningsentreprise. Bestyrelsen for Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise har vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen, at der for Aaret 1914 udbetales et Udbytte af 7 pCt.

Dampskibsselskabet Dania. Paa et den 22. ds. i Kjøbenhavn afholdt Bestyrelsesmøde i Dampskibsselskabet »Dania« af Eshjerg, vedtoges det at udbetale et Udbytte for det forløbne Aar af 10 pCt.

Dampskibsselskabet Hafnia. Paa den forestaaende Generalforsamling agter Bestyrelsen for Dampskibsselskabet Hafnia at foreslaa Udbetalingen af et Udbytte paa 10 pCt.

Konsulatsvænet. Den 12. November har Udenrigsministeriet ansat P. Parlander af Brindisi som ulønnet Vicekonsul dersteds under det kgl. Konsulat i Neapel.

Den 25. November har Udenrigsministeriet ansat C. H. Hødder af Bristol, som Vicekonsul dersteds under det kgl. Konsulat i Falmouth.

Fragtmarkedet.

Fragterne holder sig vedvarende faste, omendskont disse ikke synes særlig rigelige i Øjeblikket. Der er ikke sluttet megen Tonnage for Korn eller Oljekager fra Amerika, hvorimod der placeredes en Del Baade paa Netto Charter. Der sluttedes bl. a. i de forskellige Markeder som følger:

Østlen. Ris Rangoon 65/ U. K., Marts—20. April, 70/ Göteborg. Maj. Saigon 75/ Marseille, Marts. Paa Dødvægtbasis 54/ fra Bombay til Genua, prompt.

Middelhavet. Bomuldsfrø Aleksandria 23/3 pr. 60 Kbf. til London, prompt. Erts 22/6 Bougie/Kings Lynn (3.300), 15/6 to Pladser Grækenland/Middlesbro (5.000), 15/6 Carthage/Middlesbro (3.200), 12/ Oporto/Cardiff (3.000). Fra Bilbao sluttedes til 10/6 Newport, 11/6 Glasgow, 13/7½ Middlesbro.

Nordamerika. Tungt Korn New York etc. c. 14/ pr. Qr. Skandinavien, Marts og paa Netto Charter (Stykgods) 75/ med 15. April Cancelling. Havreladning fra Gøtten 8/3 Vestitalien, 11/6 for tungt Korn, Marts. Tommer fra Gøtten 250/ River Plate, 265/ Buenos Aires eller Rosario, Marts. Sukker fra Kuba 60/ London, Liverpool eller Greenock, Marts.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 72/6 U. K., ingen Reduktion direkte Havn, prompt, 60/ pr. 20. April—20. Maj. 85/ Holland, 15. April—15. Maj. Bahia Blanca 67/6 U. K., Buenos Aires 72/6 Marsaille, prompt.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 21/ Aalborg, 22/ Rouen, 30/ Bordeaux, 25/ Gibraltar, 29/ Algier, 42/6 Genua, Savona eller Livorno, 25/ Las Palmas. Fra Cardiff eller Newport 21/ Gibraltar, Fres. 28 Algier, 33/ Genua, 31/ Neapel eller Livorno, 25/ River Plate, 27/ Rio Janeiro.

(Skrevet den 23. Februar 1915.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Danmark, Vestsverig og Østnorge Vest efter er Fragtmarkedet fast og stigende, men paa Grund af Krigsfaren og som Folge deraf Vanskeligheder ved at faa Besætninger gøres der kun ganske faa Forretninger til England og Frankrig, medens der kun noteres ganske faa Laster til neutrale Lande. Fra Østersøhavne sluttetes saa at sige ikke Fragter Vest paa.

Returfragter Vest fra til skandinaviske Havne er ligeledes faste med lidt Stigning før Kullaster 17 à 19/ pr. Ton til skandinaviske Havne fra Østbritannien, men der er kun faa Skibe i Markedet.

Angaaende de mindre Skibe er det lige stille overall. Sverig udbyder enkelte Trælaster fra Kalmar og Omegn til Danmark 11 à 13 Øre, men har ellers ikke meget af Interesse. Danmark er fra Provinserne meget rolig; dertil kommer Strejke paa Værkerne i Ronne og Hasle, som foreløbig har standset al videre Afskibning. Ogsaa Kjøbenhavn er blevet betydelig mat, og det er vanskeligt at placere alle de derliggende Skibe derfra; der sluttetes ogsaa til noget lavere Rater, saaledes Byg i Sække til Eheltoft 6¼ Kr., Aalborg 6 Kr., Rug til Holbæk 4½ Kr., Oljekager til Østbornholm 7 Kr.; fra Kastrup er sluttet til Nakskov 4½ Kr.; derfra er der forholdsvis faa Ladninger tilbage.

Havarier og Forlis.

Lloyd's Register meddeler: I 1914's 2. Kvarter er 54 Dampskibe rapporteret som gaaet tabt: 7 brændte, 8 ved Kollision, 6 sank, 6 savnes, 27 Vrag; af disse Skibe var 33 staalbyggede, 14 af Jern og 7 af Træ. 24 var hjemmehørende i England og Kolonier, 5 norske, 4 svenske, 3 amerikanske, 3 franske, 3 tyske o. s. v. Blandt Dampskibene var ingen danske.

Endvidere mistedes 49 Sejlskibe. 8 forlodes paa Soen, 4 blev kondemneret, 2 brændte, 4 ved Kollision, 5 sank, 7 savnes, 19 Vrag. 5 Sejlskibe var af Staal, 6 af Jern og 38 af Træ. — 10 var hjemmehørende i Norge, 9 i Frankrig, 8 i U. S. A., 13 i England og Kolonier etc., 1 var dansk.

Desuden opbyggedes eller omdannedes til andet Brug 15 Dampskibe paa ialt 24,474 Tons, 13 Sejlskibe paa ialt 9,031 Tons.

P. Schou, Fiskekutter af Frederikshavn, der strandede udfor Ellekilde, er af Svitzers assisteret flot og indbugseret til Helsingør.

Chr. Christensen, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom paa Rejsen fra Aarhus via Tynen til New York i Ballast paa Grund ved Longstone. Besætningen er landsat.

H. Wicander, Dpsk. af Stockholm, kom paa Rejsen til Rotterdam med en Ladning Planker paa Grund ved Landskrona. Svitzers assisterede Skibet flot og lod til Mahmö.

Maj, svensk Dpsk., kom med en Ladning Bomuld paa Grund ved Ljollen. Svitzers assisterer.

Salome, Fiskekutter af Eshjerg, strandet ved Asnæs og forladt af Besætningen, er bragt flot af Svitzers og indbragt til Kalundberg.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Vesterhavet. Inger, Skou, afg. Kjøbenhavn 22./2. — Karla, Winther, ank. Oporto 21./2. — Nancy, Iversen, ank. Eshjerg 20./2. — Ellen, Hansen, afg. Gandia 21./2. til London. — Nordsoen, Nielsen, afg. Newcastle 20./2. til Barcelona. — Nexos, Basse, ank. Newcastle 20./2. — Thyra, Lund, afg. Burriana 21./2. til London. — Nerma, Madsen, ank. Ardrossan 20./2. — Marie, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 21./2. — Dagmar, Sorensen, ank. Burntisland 19./2. — Gerda, Rasmussen, ank. Göteborg 20./2. — Laura, Thøgersen, afg. Liverpool 18./2. til Trondhjem. — Fylla, Thomsen, afg. Eshjerg 18./2. til Newcastle. — Valborg, Jepsen, afg. Ibiza 18./2. til Færoerne. — Yrsa, Larsen, afg. Dunston 17./2. til Valencia. — Rigmor, Uldall, pass. Ortavos 15./2. til Sevilla. — Stella, Schiff, ank. Kjøbenhavn 17./2. — Polly, Møller-Hansen, ank. Liverpool 16./2. — Bodil, Nandal, ank. Hull 16./2. — Cito, Toft, ank. Methil 16./2.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, ank. Cardiff. — Johan Siem, Wittenkamp, afg. Newcastle 12./2. til Charleston. — Harald Klitgaard, Nielsen, afg. Norresundby 23./2. til Newcastle. — Russ, Petersen, afg. Newcastle 12./2. til New Orleans. — Wladimir Sawin, Folkenberg, afg. Norfolk 16./2. til Kjøbenhavn. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Aalborg 23./2. — Michail Ontchoukoff, Nielsen, afg. Newcastle 17./2. til Savannah. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Norfolk 8./2. til Aarhus. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Newcastle 26./1. til Galveston. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Pensacola 22./2. — Nawa, Dahl, afg. Galveston 17./2. til Aarhus.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk afg. Sevilla 15./2. — Anna Mærsk ank. Bandholm 14./2. — Arnold Mærsk afg. Ardrossan 2./2. — Chassie Mærsk ank. Blyth 17./2. — Eleonora Mærsk afg. Las Palmas 7./2. — Hulda Mærsk afg. Blyth 17./2. — Laura Mærsk afg. Savannah 7./2. — Lexa Mærsk afg. Nykjøbing F. 16./2. — Peter Mærsk afg. Gibraltar 18./2. — Sally Mærsk ank. Konstantinopel 29./9. — Silkeborg ank. Bahia 30./1.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. Baltimore 20./2. til Aalborg. — Gulfaxe, Petersen, afg. Nakskov 19./1. til New York. — Skinfaxe, Hemmingsen, afg. New York 22./1. til Horsens. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Kjøbenhavn 15./1. til Hull.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Swansea 20./2. — Martha, Christensen, ank. Methil 14./2. — Elna, Rathje, ank. Oran 23./2. — Therese, Pedersen, afg. Kjøbenhavn 19./2. — Harriet, Hansen, afg. Oran 19./2. — Daguy, Therkildsen, ank. Karlshamn 23./2. — Simone, Olsen, ank. Göteborg 21./2. — Jeanne, Olesen, ank. Nantes 12./2. — Vera, Risa, afg. Nantes 17./2. — Daisy, Jørgensen, afg. Tyne Dock 12./2. — Anine, Hjorth, afg. Kjøbenhavn 23./2. — Betty, Leth, afg. Aarhus 20./2. **Brix Hansen & Co.** John Mathiesen, afg. Randers 22./2. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Vejle 20./2. — Nordpol, Nielsen, afg. Pernambuco 21./2. — Fanny, Nielsen, afg. Montevideo 17./2.

Dania. Mary, Clausen, afg. Las Palmas 15./2. til Savannah. — Ely, Lorentzen, pass. Dover 20./2. for Oran. — Nelly, Schubert, pass. Bermuda 20./2. for Wilmington. — Lilly, Sorensen, ank. Stavanger 20./2. — Alexy, Sorensen, ank. Aalborg 19./2. — Daguy, Clausen, ank. Nantes 13./2.

Dampskibsselskabet Rødby Havn. Freja ank. Seaham 21./2.

Æro. Enigheden, Jensen, ank. Burntisland 17./2. Emanuel, Svane, ank. Burntisland 20./2.

Thuro. H. A. Hansen, Andreasen, ank. Aalborg 16./2. — Peder Bom, Jørgensen, ank. Methil 15./2.

Sejlskibe.

Svendborg. Cimbrria, Larsen, ank. Falmouth 3./2. — Daguy, Rasmussen, ank. Lysekil 19./2. — Criterion, Nielsen, ank. Swinemünde 19./2. — Mine, Jørgensen, ank. Aalborg 20./2. — Hans Emil, Skov, ank. Rønne 20./2. — Lauritz, Carlsen, ank. Kjøbenhavn 20./2.

Æro. Vigilant, Jacobsen, ank. Patras 15./2. — Albert, Kromann, ank. Halmstad 14./2. — Kiane, Christensen, ank. Falkenberg 15./2. — Solan, Eriksen, ank. Rodvig 15./2. — Nanna, Østermann, ank. Aalborg 15./2. — Gloria, Kromann, ank. Leiths Red 15./2. — Søstrene, Knudsen, ank. Fowey 17./2. — Advance, Bager, ank. Rudkjøbing 16./2. — Albertine, Madsen, ank. Kolding 16./2. — Mary, Christensen, ank. Wemyss 17./2. — Immanuel, Winther, ank. Liverpool 18./2. — Familiens Minde, ank. Kjøbenhavn 18./2. — Christian, Eschen, ank. Frihavnen 19./2. — Christian, Eriksen, ank. Kjøbenhavn 18./2. — Coeus, Hansen, afg. Faaborg til Wemyss. — Dana, Friis, ank. Kjøbenhavn 19./2. — Fritz, Groth, er ank. Cadix. — Freja, Andersen, afg. Kjøbenhavn 20./2. til Strandhuse. — Havfruen, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 20./2. til Aarhus. — Dana, Boye, ank. Liverpool 19./2. — Salus, Andersen, ank. Benedet 20./2. — Minde, Rasmussen, ank. Bandholm 21./2. — Husavik, Hansen, ank. Ayr 20./2. — Frem, Christoffersen, ank. Kragerø 20./2.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 25. Februar 1915. — Fragtmarkedet. — Havvarier og Forlis. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.



„Sana“

steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekонтроl-
lerede Besætninger. Garanteret
ren og uden Tilsætning. Holdbar
i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianterings
handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

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. —

LANDMANDSBANKEN

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
(6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Møntie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

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

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt. Rusland.

DE FORENEDE JERNSTØBERIER ²/₅

AFDL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SHIBS' BAGEOVNE

KABYS KOMFURER
I ALLE STØRRELSER



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

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

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.
Itegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinser.

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 Provinser.

Post-Adresse:
Holbergsgade 1, 1. Sal.

Telegram-Adresse:
Copensura

Telefon-Nr.
42

Fjerde Søforsikrings-selskab 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 10756



NORSKE LLOYD

Kristiania

Sø-, Vare-, Breakdown- og Ansvarsforsikring.

KNUD GOTTSCHALK,

Nørregade 2. Tlf. 3591. Kjøbenhavn K.

Telegr.-Adr.: Billmøst. A. B. C. Code 5th Edition.

„Kend Dit Skib“.

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

Faaes i Kjøbenhavn fra de nævnte Forægnings Lokaler og hos Blanketlobers EM&P, Hr. William Jensen, Toldbodvej.

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

Randers Rebslaeri

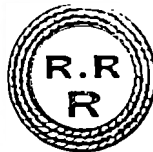
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos alle Dimensioner.

Jærn- og Staalouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



Kjøbenhavns

uofficielle Børskurs d. 24. Febr. 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	112 ³ / ₄ - 113	113	113 ³ / ₄
Danmark	117 ¹ / ₂	117	118
Norden	117 ¹ / ₂	117	118
Carl		122 ¹ / ₂	123
Dannebrog	139 - 138 ³ / ₄	138 ³ / ₄	139
Skjold		104 ¹ / ₂	106 ¹ / ₂
Urania		36	38
Dampsk. af 1896		123	125
Højmdal		123 ¹ / ₂	125
Gorm		128 ¹ / ₂	127 ¹ / ₄
Neptun	123 ¹ / ₂	122 ¹ / ₂	124
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		71	72
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ uops. Stats.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Husejer Kreditk. 1. Afd. 1. S.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Kbhvn. Kreditk.		—	—
4 ⁰ / ₁₀ — — 2. Serie.		—	—
4 ⁰ / ₁₀ — — 1.		—	—
4 ⁰ / ₁₀ Østift. Kreditf.		—	—
4 ⁰ / ₁₀ — — 7.		85	87
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ — — 6.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Landkreditk.		—	—

Aktier.

	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		142 ¹ / ₂	144 ¹ / ₂
Privatbank	103	102 ³ / ₄	103 ¹ / ₂
Landmandsbank	132 ¹ / ₂	132 ¹ / ₂	133
Handelsbank	142 ¹ / ₄	142	142 ³ / ₄
Kbhvn.s Laane- og Diskontobank		92 ³ / ₄	93 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	232 ³ / ₄ - ¹ / ₄	232 ¹ / ₂	233
Burm. & Wain		92	93
Bryggeri Aktier	147 - ² / ₄	147 ¹ / ₄	147 ¹ / ₄
Helsingers Jærnek.		—	—

Vekeelkursen d. 24. Februar 1915.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	84.50	
London	19.45	
Paris	78.50	
Amsterdam	165.00	
Wien	68.00	

Møller & Rée,

Bankforretning, 16, Ved Stranden.

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. Telf. 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.) 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). Sieurens 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.

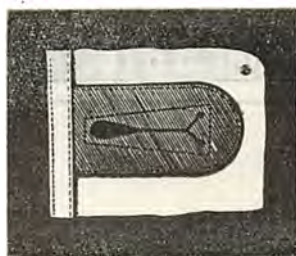
Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.



OLSKIND

Bedste Olieøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæes overalt.

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

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 1

1ste Klassees Skræderi og Herrekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 1511, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Härnösand, Örnekölvik, 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.

— Havarilagerter. —

Telegr.-Adr.: **Heckshers, København.** — Tlf. 7888. Nat-Telefon i Havaritilfælde 7900.

ASSENS. MOURITZ G. KRAG

Telefon: 200.

Telegr.-Adr.: „Krag“.

Edsvoren Skibsmægler

og

Beiragtningsagent

AALBORG. CHR. JENSEN

Telefon 56 & 1409.

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Statstelefon 40.

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Bentlins's Eftf.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON.

Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandetårde 3.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedør.

Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører.

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klassees Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

I. P. Carstensen, Skibs- og Baadebyggeri, KORSØR (etabl. 1872) anbefaler sig med Levering af alle Slags Baade.

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

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

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. **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“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

JÜRGEN OHLRAU

SKIBSMÆGLER

KIEL

Telegr.-Adr.:

Schiffsmakler Ohlrau.

Telefon: 6377.

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

Telefon 6430. **SKIBE** Telegr.-Adr.: „Frøgløfts“.

Køb og Salg samt Kontrahering af Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,

PAUL ANKERGADE 2.

Berg & Larsen Nyhavn 53, København,

Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør. Skibsproviantering Lager af Manila- og Hamptonværk Telegr.-Adr.: Berglaraen. Telf. 120.

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.

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saason: Undersøgelser og midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværksarbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved Henvendelse til

Entreprenør **F. HINRICHSEN,**
Thorshavnsgade 3.
Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

A. WILSON, Kobbersmedie

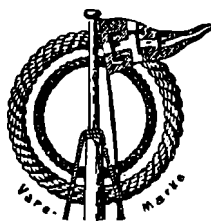
Alt Skibsarbejde udføres.
Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartsjer.
Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)
Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.
Adelgade 79. København K.
Telef. Central 8556

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

Hill-Madsen
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telef. 6269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad
faas kun fra

Esbjerg
Tovværksfabrik A/s

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 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.

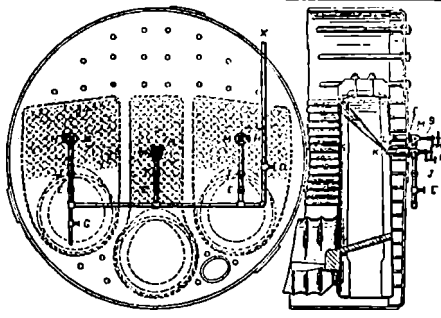
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 9.

Kjøbenhavn, Torsdag den 4. Marts 1915.

22. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kælden. Renser Rør, Pinder og Forbrændingskammer medens Kælden er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at anbringe Høghværelørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Sæden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower kan Minutter dagligt, er Rør etc. altid rene.

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

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

TELEFONER.
1403 — 1405
3053 — 3073

**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

Adr.: Toldbodvej 7, Noz.

Compositioner

Jærn-, Staal- og Trækblsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

**Als DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)**



Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon 8601

• • Leverandør til Statebanerne • •

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

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

**Nic. Heimbürger
Skibsmægler**

St. Petersburg, Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt 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.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.

J. Bindsløv, Vesteraagade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbejales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

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

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

Maskinbyggeri, Kødelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og 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“.

HÄNSCHELL & C^o.
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 Rømissen fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trler i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

Dampmuddermaskine!

En Muddermaskine med alt Tilbehør og i god Stand er meget billig til Salg ved Henvendelse til

Skibshandler C. Hansen,
Nakskov, Tlf. 266.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Dannebrog“.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Fredag den 19. Marts Kl. 12 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 2 Medlemmer til Bestyrelsen.
- 5) Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 10. til den 17. ds. Kl. 10—2 paa Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 2. Marts 1915.

BESTYRELSEN.

Aktieselskabet „Dampskibsselskabet af 1896“.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Fredag den 19. 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 Udtog af Regnskabet udleveres fra den 10. til den 17. ds. Kl. 10—2 paa Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 2. Marts 1915.

BESTYRELSEN.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Neptun“.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Fredag den 19. Marts Kl. 13/4 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 2 Medlemmer til Bestyrelsen.
- 5) Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 10. til den 17. ds. Kl. 10—2 paa Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 2. Marts 1915.

BESTYRELSEN.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordinære Generalforsamling Lørdagen den 6. Marts d. A. Kl. 8 Efttermiddag i Hotel Kongen af Danmark, Holmens Kanal Nr. 15, hvor, foruden de sædvanlige Sager, vil blive foretaget:

- 1) Valg af 3 Repræsentanter.
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.
- 3) Forslag om Forhøjelse af den Fru Knudsen tillagte Pension.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1914 ville ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 11 1/2—2 fra den 15. Februar d. A., fra hvilken Tid den trykte Oversigt over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 20. Januar 1915.

P. B. V.

J. Møller.

Dampskibsselskabet „Torm“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Tirsdag den 16de Marts 1915 Kl. 3 i Hotel „Phoenix“, 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 6te til den 12te Marts mellem 10 og 1, samt Stemmesedler for de ifølge Lovene paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 23de Februar 1915.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Vulcan“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 17. Marts Kl. 3 paa Selskabets Kontor, Herluf Trollesgade 28, 2. Sal, med følgende

DAGSORDEN:

1. Beretning om Selskabets Virksomhed i det forløbne Regnskabsaar.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab for 1914 til Decharge.
3. Forslag om Lovændringer.
4. Valg af et Medlem til Bestyrelsen i Stedet for det efter Tur fratrædende Medlem.
5. Valg af 2 Revisorer.

Kjøbenhavn, den 3. Marts 1915.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Merkur“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 17. Marts Kl. 3 1/2 paa Selskabets Kontor, Herluf Trollesgade 28, 2. Sal, med følgende

DAGSORDEN:

1. Beretning om Selskabets Virksomhed i det forløbne Regnskabsaar.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab for 1914 til Decharge.
3. Forslag om Lovændringer.
4. Valg af et Medlem til Bestyrelsen i Stedet for det efter Tur fratrædende Medlem.
5. Valg af 2 Revisorer.

Kjøbenhavn, den 3. Marts 1915.

Bestyrelsen.

Kjøbenhavn, den 4. Marts 1915.

Den nordiske Fragtkonference. Göteborg, den 26. Februar. I sin nu offentliggjorte Betænkning om Foranstaltninger til Regulering af Søfragterne giver Fragtkonferencen først en længere Redegørelse angaaende Anledningen til den under Krigen indtraadte Fragtforhøjelse. Denne Stigning har haft Betydning for Prisen paa Fornødenheder, som maatte importeres; men Konferencen tror ikke, at Fragtsatsernes Indflydelse paa Prisansættelsen for disse Varer er saa stor, som man har antaget.

Et vigtigt Ønske er dog at hindre, at Fragten for saadanne Varer overskrider en rimelig Højde. For at opnaa dette har Konferencen tænkt sig dels Tvangsforanstaltninger fra Statens Side, dels Foranstaltning ad frivillig Vej. Tvangsforanstaltninger fra Statens Side skulde først og fremmest være Maksimalfragter, hvortil kræves, at der ved Paabud fra Statens Side tilvejebringes den nødvendige Tonnage til den fastsatte Maksimalfragt.

Dette kan efter Konferencens Mening daarligt lade sig gøre.

En anden Tvangsforanstaltning vilde være, at Staten sørgede for at dække Fragterne for den tilvejebragte Tonnage udover visse fastsatte Maksimalfragter; men Konferencen anser det for at ligge udenfor sin Opgave at udtale sig nærmere derom. Ekspropriation af Tonnage vilde heller ikke være gunstig for Staten.

Da disse Tvangsforanstaltninger vilde forfejle deres Hensigt, dersom de ikke besluttedes i Forbindelse med Foranstaltninger, der griber dybt ind i Landenes økonomiske Liv, vil Konferencen ikke tilraade saadanne Foranstaltninger.

Angaaende Spørgsmaalet om Regulering af Fragterne uden Tvangsforanstaltninger nævner Konferencen Forkortning af de lange Ophold i Havnene og Forøgelse af den tilgængelige Tonnage ved Indledning af diplomatiske Forhandlinger fra de skandinaviske Lande med det Formaal, at krigsførende Landes Skibe, som for Tiden ikke anvendes, kunde sælges til neutrale Magter, samt at Staterne eller Importørerne sikrede sig Tonnage enten ved Fragtaflater for Rejser under visse længere Perioder eller ved Leje paa Tid.

At opnaa Nedsættelse af Fragtsatserne derved, at Rederne for Transport af visse Varer til Skandinavien skulde give Afkald paa en vis Fortjeneste, anser Konferencen for umuligt. Konferencen opfordrer til Slutning de tre Landes Rederforeninger til nærmere at drøfte Spørgsmaalet om, hvorvidt ikke de skandinaviske Redere af Hensyn til det Offentlige skulde være villige til at afstaa fra Forhøjelse af Fragterne for Transport til Skandinavien af Korn, Foderstoffer og Kul.

Dansk Dampskibsrederiforening og Skibsbesætningerne. Bestyrelsen for Dansk Dampskibsrederiforening har opfyldt Maskinmestrenes Krav om Udvidelse af Krigszonen og dermed Krigstillæg og Forhøjelse af Ulykkesforsikringen til 10,000 Kr. Styrmandene, der ogsaa fik disse Krav bevilget, havde desuden stillet Forslag om Dyrtidstillæg, men dette blev afslaaet.

Dampskibsrederiforeningen enedes desuden om at tilbyde Skibsførerne Krigstillæg for den udvidede Zone samt en forhøjet Ulykkesforsikring, der sættes til 12,000 Kr. Tilbudet, der omtrent er, hvad Førerne havde ønsket, træder i Kraft straks.

Endelig har Rederiforeningen vedtaget at forhøje Krigstillæget med 10 Kr., saaledes at Mandskaberne fremtidig har et Tillæg af 35 Kr. for hver Rundrejse til England. Dette Tillæg gælder for alle Skibe, hvis Redere hører under Dansk Dampskibsrederiforening. For Kulskibenes Vedkommende gælder dog, at Folkene oppebærer en Hyre af 80 Kr. pr. Maaned.

Matroser og Fyrbødere i »Det forenede Dampskibsselskab«s Skibe paa Nordsoen faar foruden Maanedshyren paa 70 Kr. 35 Kr. i Krigstillæg pr. Rundrejse. For Matroser og Fyrbødere i andre Skibe er Tillæget 40 Kr. indtil Trondhjem, medens de faar halv Krigshyre ekstra paa Ruterne op til Havnene paa den finske Side af den botniske og finske Bugt samt til russiske Havne.

Endvidere bliver Forsikringen paa 4.000 Kr. ændret til ogsaa at være en Invalidditetsforsikring, der sikrer eventuelt Tilskadekomne som Følge af Krigsberedskab en Erstatning i Forhold til Skaden.

Der vil ikke blive rejst Tiltale mod de Suffolk i Det forenede Dampskibsselskabs Skibe, der nægtede at sejle over med Skibene, idet det i et Direktionsmøde i Selskabet vedtoges at frafalde Kravet om Straf for Rømning.

Lloyd's Register Skibbygnings Statistik for 1914's sidste Kvartal. Ved Aaret 1914's Slutning var der 462 Skibe paa ialt 1.627,316 Tons under Bygning i England, Irland og Skotland. Til Sammenligning kan tjene, at der den 30. September 1914 var 486 Skibe paa ialt 1.723,550 Tons under Bygning, og den 31. December 1913 513 Skibe paa ialt 1.956.606 Tons.

Tonnagen under Bygning er saaledes 96.000 Tons mindre end i det foregaaende Kvartal og 329.000 Tons mindre end for 12 Maaneder siden.

Af de ovennævnte Skibe bygges 323 paa ialt 1,220,091 Tons til Lloyd's Registers Klasse.

Den grafiske Fremstilling som følger med Beretningen viser, at Maksimums-Produktionen naaedes i Aarene 1901, 1906 og 1913, og at 1903 samt 1908—09 havde en Minimums-Produktion af ny Skibe i England.

Mønstringskontorets Virksomhed i Aaret 1914. Mønstringskontoret i Kjøbenhavn har i 1914 foretaget Mønstringer til 3.695 Skibe, hvortil er mønstret ialt 44.354 Mand.

Mønstringerne fordeler sig saaledes:

Paamønstret til Dampskibe	20,215 Mand.
— - Sejlskibe	742 —
Afmønstret fra Dampskibe	17,681 —
— - Sejlskibe	668 —
Ommønstrede til Damp- og Sejlskibe	5,048 —
Ialt	44.354 Mand.

Samtlige udfærdigede Bemandingslister ialt 1.095 er udfyldt paa Kontoret; ligeledes er samtlige til Paa- og Ommønstringer svarende Afregningsbøger, ialt 22.209 udfyldt af Kontoret. Afregning mellem Skibsfører og Mandskab er foretaget for 36 Mand, hørende til 27 Skibe med et Beløb af Kr. 2,124.17. Desuden er til »Ikke værnepligtige« og »Udlændinge« udstedt ialt 1.390 Sofartsbøger.

Det forenede Dampskibsselskab. Paa et den 2. ds. afholdt Bestyrelsesmøde i Det forenede Dampskibsselskab vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, efter at der er afskrevet Kr. 3.900.688.94 og til Reservefonden henlagt Kr. 2.000.000, at udbetale 8 pCt. Udbytte for 1914, at overføre til næste Aar Kr. 394.947.30 samt at imødegaa de ved Dampskibene »Maryland« og »Chr. Broberges Forlis eventuelt opstaaende Tab, ialt Kr. 1.843,906.06, ved en tilsvarende Afskrivning paa Reservefondskontoen.

Dampskibsselskabet Dannebrog. Dampskibsselskabet af 1896 og Dampskibsselskabet Neptun meddeler, at Regnskabet for 1914 udviser et Nettooverskud: for Dampskibsselskabet Danne-

brogs Vedkommende af Kr. 1,008,712, for Dampskibsselskabet af 1896's Vedkommende Kr. 403,831 og for Dampskibsselskabet Neptuns Vedkommende Kr. 308,120, samt foreslaar for samtlige Selskaber at udbetale i Udbytte 12 p.Ct., svarende til henholdsvis Kr. 540,000, Kr. 240,000 og Kr. 180,000, medens Restbeløbene anvendes til Afskrivning paa Skibenes Værdi og Klassifikationer samt Henlæggelser til Nybygninger.

Minefaren. Marineministeriet har i Følge »Natt.« straks efter Konferencen i Kristiania truffet Foranstaltninger til at bekæmpe Minefaren. Fire Fartøjer søger efter Miner i Vesterhavet, og i Skarerak søger Vagerdamperen »Løvenørn« derefter, i en nær Fremtid assisteret af Torpedobaade.

Damperen »Ulfsborg«. Rederiet C. K. Hansen meddeler: Damperen »Ulfsborg«, der har været savnet, ankom den 24. f. M. til Baltimore. Alt vel.

Søforhør.

Den 17. Februar 1915 afholdt Sø- og Handelsretten Søforhør i Anledning af Motorskibet »Malakka«s Stranding paa Amerikas Vestkyst.

Natten mellem den 18. og 19. December 1914 grundstødte det Det ostasiatiske Kompagni tilhørende Motorskib »Malakka« paa Red Rocks, Cerros Island ved Vest-siden af den kaliforniske Halvø. Vejret var regnfuldt, men det var ikke regntykt. Skibet kom fra San Francisco paa Rejse til Kristiania og danske Havne via Champerico. Lasten bestod af Byg, Frugt i Kasser m. m. og havde en Værdi af c. 2 Millioner Kroner, medens »Malakka«s Værdi var c. 1½ Million Kroner. Skibet blev totalt Vrag og kun en ringe Del af Lasten blev hjerget. — Næste Morgen afsendtes 1ste Styrmand og fire Matroser for om muligt at faa Forbindelse med Telegrafstation, hvilket ogsaa lykkedes. »Malakka« huggede svært i Grunden, men holdtes dog nogenlunde paa samme Sted. Den 27. December om Morgenen kom Bjergningsdamperen »Jaqua« til Strandingsstedet. Den havde traadløs Telegraf om Bord, men da denne var meget svag, fik man kun sjældent Forbindelse med Omverdenen. »Jaqua« sendte Dykker ned, men da Skibet stod i Grunden saa langt agter efter som til agterste Mast, kunde man ikke undersøge Bunden under Tankene. Der fandtes flere større og mindre »Rocks« rundt om Skibet, men kun paa Bagbords Side var der synlige Beskadigelser, navnlig en Revne lige agten for Kollisionsskoddet i Rang C c. 1 Fod lang og 1—2 Tommer bred. Nogle Nagler og Nitter var dels løse, dels borte. — Trods stærk Dønning bragtes Bjergningsmateriel om Bord i »Malakka«, og man kastede over Bord af Ladningen, samtidig med, at man begyndte at pumpe, men da Bjergningsmateriellet var meget mangelfuldt, hjalp det ikke synderligt.

Den 1. Januar svingede Agterskibet trods Fortøjnningerne Syd over, saa at det kom til at ligge tværs i den meget svære Dønning, og Braadsøerne væltede ind over Skibet. Da samtidig Tilførselsrørene for Brændsel til Hjælpe-motorerne brækkede, stoppede haade Pumper og Spil. Vandet steg nu hurtigt i Motorrummet og alle Laste, og da Skibet viste Tegn til at brække i Forkanten af Motorrummet, maatte Besætningen og Kaptajnen forlade det. Søen blev nu saa voldsom, at »Jaqua« maatte søge Læ i South Bay. — Man søgte i de følgende Dage forgæves at faa Forbindelse med »Malakka«, men den voldsomme Sø overskyllede det fra for til agter, og først den 6. Januar lykkedes det at komme om Bord og redde en Del af Lasten m. m. Den 9. Januar kom Kaptajnen igen om Bord.

Da var alle Luger knust. Dækkene slaaet flere Tommer ned, Mast 3 ved at knække. Agterkanten af alle Dækhuse begyndte at give sig og Pladerne aabne. Det lykkedes at redde en Del af det kostbare Redningsmateriel, men da Skibsbunden under Maskinen var sat c. 3 Fod op, kunde der ikke gøres mere, og Kaptajnen maatte da gaa om Bord i en Damper, der var kommen til, og sejlede til San Diego, hvortil man ankom den 11. Januar.

I San Francisco er der den 14. Januar aflagt Søforklaring for den danske Konsul, der fortsattes de følgende Dage. Af denne og det i Dag afholdte Søforhør fremgaar følgende:

Kaptajn van Deurs, 2den Styrmand Barrit og 3dje Styrmand Jensen samt Maskinmestrene Arctander, Andersen og Bjerring samt Rorsmand og Udkig var mødt i Sø- og Handelsretten, medens 1ste Styrmand Himmelstrup endnu ikke er kommen hjem fra Amerika.

Kaptajn van Deurs forklarede, at den Lods, han havde faaet i San Francisco, havde meddelt ham, at der ved det nordlige Indløb til San Pedros Bugten var Strøm, der satte ind i Bugten i den nordlige Del og ud af Bugten i den sydlige Del, altsaa løbende langs Land. Den 17. December havde han sat Kurs S. 35° Ø. lige paa San Benito Island. Da han den 18. December kunde regne med, at han ikke vilde naa dette Punkt ved Dagslys, forandrede han Kursen til S. 28° Ø. 10 Somil af San Benito Island og 15 Somil af den yderste Klippe af Cerros Island. Han havde ikke regnet med at se nogen af disse Øer. Nogle Timer før Strandingen mente han at være forsat lidt Vest over, men at Grunden hertil var, at han havde regnet med en noget mindre Deviation end den fundne. Nærmest for en Sikkerheds Skyld holdt han skarpt Udkig. Projektøren brugte han dog ikke. Som nævnt stødte Skibet om Natten til den 19. og stod fast.

Efter at Retten havde oplæst Søforklaringen for den danske Konsul i San Francisco, Journalerne og Rapporterne, som de Mødende henholdt sig til, udtalte Kaptajn van Deurs, at han ansaa Aarsagen til Grundstødningen at være den stærke, uberegnelige Strøm, der havde forsat ham baade Øst og Vest over. Agenten i San Diego har senere efter Kaptajnens Forklaring sagt ham, at det i de Dage havde været et saa stærkt Højvande, som man ikke i Mands Minde havde haft.

Da Retsformanden derefter forespurgte Kaptajnen, hvorfor han havde sat Kursen saa nær ved San Benito og Cerros Island, som han vidste, han vilde passere, efter at det var blevet mørkt, og hvor der ingen Fyr var, svarer Kaptajnen, at han ansaa denne Kurs for fuldt forsvarlig og henviser til sin Skijsjournal, hvorefter han for c. 28 Timer siden havde haft det nøjagtigt affarende Sted og Kortet angav ikke Strøm fra Land. Han siger, at han havde i denne Tid (28 Timer) sejlet c. 300 Kvartmil og at han regnede med højst at være c. 5 Kvartmil paa den ene eller anden Side af sin Kurs efter Bestikket.

Paa Forespørgsel fra Retten siger han videre, at det ikke ængstede ham, at han ikke saa Benito Island, da han ikke ventede at kunne se den. Han ventede at have den paa Bagbords Side, og saa ogsaa nærmest efter den paa denne Side, dog saa han ogsaa efter Styrbords Side. Faktisk maa han erkende at være passeret den om Styrbord i en Afstand af c. 5 Kvartmil.

Retten bemærkede, at det ved Eftersyn af Kortet ses, at der omkring San Benito Island er en 100 Favne Kurve Vest over, paa det længste Sted c. 5 Kvartmil, og at det ved Eftersyn af Kortet ligeledes har vist sig, at Kaptajnen de sidste 7 Kvartmil før Grundstødningen har været inden for 100 Favne Kurven omkring Cerros Island.

Paa Forhold forklarer Kaptajn van Deurs, at naar han ikke har brugt sit Lod — der var Loddemaskine om Bord — er Grunden den, at han i alle Tilfælde maatte faa Øje paa Benito Island i god Tid, og at det slet ikke var faldet ham ind, at han var kommen i Nærheden af

271. Tyrkiet, Marmorhavet, Chirsis Adasi (Kairsiz Ada eller Aysanah).

Fyr forandres.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 33/309. 's-Gravenhage 1915.)

Fyret paa Øen *Kairsiz Ada* forandres — uden nærmere Bekendtgørelse — midlertidig til et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0.3 s., Mørke 2.7 s. Planmæssens Højde: 110 m. Synsvidde: 5 Sm. Hvidt Fyrstativ ved Siden af det nuværende Fyr. 40° 38' 40" N. 27° 29' 30" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25/1243. København 1914.)

272. Rumænien. Sorte Hav. Donau. Sulina Munding. Fyr midlertidig slukket.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 12/318. Berlin 1915.)

Det hvide og grønne Vekselfyr paa S.-Molens Hoved og det grønne, faste Fyr c. 0,4 Sm W. for dette Fyr er slukkede indtil videre. S.-Molen: 45° 09' N. 29° 41' E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korta eller
Højs Nr.

Tyskland:

R 27 Kleiner Belt, Deutsche Küste: Alsen Sund und Augustenburger Förde.
1 : 15 000.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Idenhold 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* 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.

238.

Meddelelse fra Marineministeriet.

Efter derom ført Forhandling mellem *Danmark, Norge* og *Sverrig* vil *Nordsøen*, østenfor Linien *Lindesnæs—Hansholm, Skagerrak* og den nordlige Del af *Kattegat* blive afpatrouilleret for Optagelse og Uskadeliggørelse af drivende Miner.

Patrouilleringen fordeles paa følgende Maade:

Norge:

Farvandet mellem *Lindesnæs* og den *svenske* Grænse ud til c. 6 Sømil af Land.

Sverrig:

Farvandet langs den *svenske* Kyst i *Skagerrak* og *Kattegat* samt Omraadet: *Løse-Trindel* Fyrskib—*Yttre Tistlarne* Fyr—*Vinga* Fyr — til henimod *Skagens-Rev* Fyrskib.

Danmark:

Langs den sædvanlige Dampskibsroute fra *Hansholm* til *Skagens-Rev* Fyrskib, dog ikke længere ud end til 6 Sømil fra *Hansholm* og 4 Sømil fra *Hirshals* og *Højen* Fyr. Hertil vil der for *Danmark's* Vedkommende være at tilføje, at der yderligere ved *dansk* Foranstaltning vil blive patrouilleret langs *Jyllands* Vestkyst og i Farvandet omkring *Skagen*.

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

239.

Skotland—Irland. North Channel. Besøjing forbudt.

Udenrigsministeriet har meddelt Marineministeriet, at det fra den kgl. *danske* Gesandt i *London* har modtaget følgende Telegram:

Udenrigsministeriet

„Det engelske Admiralitet varsler de Søfarende om, at det er forbudt alle Skibe uden Licens til Størrelse og Nationalitet at sejle ind i nedennævnte Parallelogram *ABCD* i *North Channel*, der fører til *Irish Sea*.

Parallelogrammet *ABCD* begrænses:

Mod NW. af Linien *A—B*.

Mod SE. af Linien *C—D*.

Mod SW. af Linien *A—D*.

Mod NE. af Linien *B—C*.

A ligger paa 55° 22½' N. 6° 16' W.

B — — 55° 31' N. 6° 02' W.

C — — 55° 10½' N. 5° 40½' W.

D — — 55° 02' N. 5° 40½' W.

Al Trafik, som ønskes ført gennem *North Channel*, skal foregaa S. om *Rathlin Island* mellem Solopgang og Solnedgang. Intet Skib maa komme *Rathlin Island* nærmere end 1 Sm mellem Solnedgang og Solopgang“.

263. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Key Biscayne Bugt. Baako

opført.

(^hNotice to Mariners“ Nr. 61320. Washington 1915.)

Paa Bagbordets Side af Indløbet til Bugten, naar man er for Indgaende, er opført en Baako med firkantet Topbetegnelse i 2¾ m Vand. c. 25° 39' 10" N. 80° 09' 10" W.

264. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida W.-Kyst. Choctawhatchee Bugt.

Pour Mile Punt. Fyr tændt.

(^hNotice to Mariners“ Nr. 61321. Washington 1915.)

Paa en rød Baako i 1½ m Vand ud for Pynthen er tændt et hvidt, fast Fyr. 30° 25' 40" N. 86° 18' 54" W.

265. Guatemala. Honduras Bugt. Villado Shoal Fyr forandret.

(^hNotice to Mariners“ Nr. 51257. Washington 1915.)

Villado Shoal Fyr er forandret til at vise rød Lyg. I øvrigt uforandret. c. 15° 44' 45" N. 89° 36' 50" W.

266. Cuba S.-Kyst. Cuatro Reales. Afmærkning forandret.

(^hNotice to Mariners“ Nr. 51258. Washington 1915.)

1. Den 18 m høje Taarnbaako paa *Carapacho Cay* er blæst om. c. 20° 26' 53" N. 78° 02' 15" W.

2. Ved Kanten af 4,5 m Grunden er udlagt en hvid Spirtønde I Sm 109½° (misv. E. t. S. 5/8 S.) fra den røde Baako paa SW.-Enden af *Juan Suarez Cay*.

3. Ved Kanten af Grunden paa S.-Siden af Løbet S. for *Juan Suarez Cay* er udlagt en sort Spirtønde 1½ Sm 152° (misv. SE. t. S. 1½ S.) fra forannævnte røde Baako. Den røde Baako: 20° 32' 40" N. 78° 01' 50" W.

267. Brasilien. Santo Alberto Punt. Fyr forandret.

(^hBericht zum Zeerarenden“ Nr. 32/303. s.-Gravhønge 1915.)

Fyret paa *Santo Alberto Punt* er forandret til et ubevogtet, hvidt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s. I øvrigt uforandret. c. 5° 02' S. 36° 01' W.

268. Rio de la Plata. Archimedes Banko. Lys-, Fløjte- og Undervandsklokketønde flyttet til Forsøg.

(^hNotice to Mariners“ Nr. 121. London 1915.)

Lys- og Fløjtetønden paa NW.-Siden af Banken, som til Forsøg er forsynet med en Undervandsklokke, er til Forsøg flyttet c. 2¼ Sm i Retning SW. Tønden ligger nu paa W.-Siden af Banken. 35° 12' 15" S. 56° 12' 00" W. (*eng.* Kort Nr. 1749). (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/303. København 1914.)

269. Rio de la Plata. Montevideo Bugt. Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Lys-, Fløjte- og Klokketønde.

(^hNotice to Mariners“ Nr. 118. London 1915.)

En Lys-, Fløjte- og Klokketønde, der viser hvidt To-Blink hver 6 s., Blink 1 s., Mørke 1½ s., Blink 1 s., Mørke 3½ s. og giver Et-Slag hver 10 s. med Klokken, er udlagt c. 3 Sm S. for Indløbet til den gravede Kanal til *Montevideo*. Synsvidde: 12 Sm. 34° 59' 07" S. 56° 13' 25" W. (*eng.* Kort Nr. 1749).

Lys- og Fløjtetønden, som læa c. 1½ Sm N.-ligere, er inddraget. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/301. København 1914.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

270. Italien E.-Kyst. Porto-canale di Pesaro. Fyr forandret.

(^hAvvisi ai Naviganti“ Nr. 56/131. Genova 1915.)

Fyret, som ligger c. 43 m fra det E.-lige Molehoved, er forandret til at vise hvidt Tre-Lyn hver 20 s., Lyn 0,4 s., Mørke 4,6 s., Lyn 0,4 s., Mørke 4,6 s., Lyn 0,4 s., Mørke 9,6 s. Synsvidde: 16 Sm. 43° 55' 28" N. 12° 54' 28" E.

256. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Baltimore. Fort McHenry Fyr. Taagesignal. („Notice to Mariners“ Nr. 6/306. Washington 1915.) Ved Fort McHenry Fyr gives nu Taagesignal med Klokke, To-Slag hver 10 s. 39° 15' 50" N. 76° 34' 22" W.

257. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Hampton Roads. Newport News. South Channel. Afmærkning forandret. („Notice to Mariners“ Nr. 5/250. Washington 1915.) Newport News South Channel Spidstønder 2, 4, 6, 8 og 10 er ombyttede med Spirtønder. Hampton Roads: 37°00' N. 76° 20' W.

258. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Dawho River og Brickyard Creek. Fyr tændt. („Notice to Mariners“ Nr. 6/316. Washington 1915.) Følgende Fyr er tændte:

1. Paa *Dawho River* Baake Nr. 3 er tændt et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 s. Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., 32° 37' 30" N. 80° 17' 40" W.
2. Paa *Dawho-River* Baake Nr. 4 er tændt et rødt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., 32° 37' 15" N. 80° 17' 20" W.
3. Paa *Brickyard Creek* Baake Nr. 1 er tændt et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., 32° 30' 13" N. 80° 40' 10" W.

259. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston. South Channel. Bifyr tændt. („Notice to Mariners“ Nr. 6/317. Washington 1915.)

Paa *South Channel* Forfyr er tændt et hvidt, fast. Bifyr, der er synligt fra hele Horisonten undtagen i Ledefyrlinien. 32° 45' 31" N. 79° 55' 29" W.

260. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. Johns Floden. Fyr forandres. („Notice to Mariners“ Nr. 5/256. Washington 1915.)

Omtrent den 10de Marts 1915 forandres følgende Fyr:

1. *Hards Bank* Forfyr vil blive forandret til at vise hvidt Lys. 30° 24' 08" N. 81° 24' 23" W.
2. *Cross-Over* Bagfyr vil blive forandret til at vise rødt Lys. 30° 23' 37" N. 81° 24' 46" W.

261. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. Johns Floden. Fyr og Afmærkning forandret. („Notice to Mariners“ Nr. 6/319. Washington 1915.)

1. *Mile Point* hvide, faste Forfyr Nr. 1 er tændt paa en Duc d'Albe med sort, sirkantet Topbetegnelse i 4 1/2 m Vand c. 70 m fra Kanten af den gravede Kanal, 236° (misv. SW. t. W.) fra *St. Johns River* Fyr og 134° (misv. SE. 1/8 E.) fra *Sisters Creek* Fyr. W. 3/4 W.) fra Forfyrret. Hvid Fyrbaake.
2. *Mile Point Lower* hvide, faste Bagfyr er tændt c. 200 m 245° (misv. SW. t. W.) fra Forfyrret. Hvid Fyrbaake.
3. *Mile Point Upper* hvide, faste Bagfyr er tændt paa en Duc d'Albe i c. 3 1/2 m Vand, c. 370 m 118° (misv. SE. t. E. 1/2 E.) fra Forfyrret.
4. *Mile Point* Spidstønde 10 og 12 er udlagt i c. 7 1/2 m Vand, Nr. 10 262 1/2° (misv. W. 3/4 S.) fra *Point Sherman* og 122° (misv. SE. t. E. 1/4 E.) fra *Sisters Creek* Fyr og Nr. 12 henholdsvis 264 1/2° (misv. W. 1/2 S.) og 135° (misv. SE.) fra samme Punkter.
5. *Mile Point Cut A* Ledefyrlinie og *Mile Point Cut B* Ledefyrlinie er nedlagte. *St. Johns River* Fyr: 30° 23' 36" N. 81° 25' 27" W.

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

262. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida E.-Kyst. Hillsboro Inlet S. Skærs Belliggenhed. („Notice to Mariners“ Nr. 5/255. Washington 1915.)

De to Skær, som er dannede af de over Bord kastede Cementsække, ligger c. 1/2 Smi fra Land og godt 5 Sm S. for *Hillsboro Inlet* Fyr, der ligger paa 26° 15' 32" N. 80° 04' 44" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 60/2040. København 1914.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorstibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibetsloven hørende Stibe 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 Punkter 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.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Forandringer og Tilføjelser Nr. 4 til: Den islandske Lods, 3die Udgave 1911. (Sluttet med „E. f. S.“ Nr. 9 for 1915). Udleveres gratis.

Maaned-Udgvaven af „Efterretninger for Søfarende“ for Februar 1915. Abonnementspris 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanednumre faaes for 25 Øre paa Søkort-Arkivet.

Udkommet er:

Danmarks Skibsliste 1915. Officiel Fortegnelse over danske Krigs- og Handels-skibe med Kendingssignaler. Udgivet efter Foranstaltning af Handelsministeriet ved Registrerings- og Skibsmaalingens-Bureauet. 22. Udgave, afsluttet den 31te December 1914. Forhandles fra Søkort-Arkivet, Pris Kr. 1,20.

I. Østersøen.

240. Sverrig. Simrishamn Fyr tændt. Sømærke inddraget.

(„Underrøttelser för sjöfarare“ Nr. 8/116. Stockholm 1914.)

Stenene, der fra Molen var skredet ud i Havneindløbet, er borttagne og Stagen med Kost, som afmærkede S.-Kanten, er inddraget. Indsejlingsfyrene er atter tændte. 55° 33 1/2' N. 14° 21 1/2' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/99. København 1915.)

241. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Vaxholm. Radiotelegraf-Station oprettet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 12/303. Berlin 1915.)

Ved *Vaxholm* er aabnet en Radiotelegraf-Station til offentligt Brug. Stationens Kaldesignal er *S A F*, normal Bølgelængde er 600 m. Stationen er aaben hele Døgnet. *Vaxholm*: 59° 24 1/2' N. 18° 21' E. (Kort Nr. 205.)

242. Tyskland. Oder. Damanscher Strom. Inna. Lystønde midlertidig inddraget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/355. Berlin 1915.)

Paa Grund af Beskadigelse er *Inna* Lystønde inddraget. c. 53° 32' N. 14° 38' E.

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

243. Danmark. Sundet. Lille Grund NW. Sømærke i Uorden. Vintersonmærket, som var udlagt i Stedet for Lys- og Klokketønden *Lille Grund NW*, er i Uorden. Det vil snarest blive bragt i Orden igen. $55^{\circ} 32' (20'')$ N. $12^{\circ} 44' (30'')$ E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 63/2124. København 1914.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

244. Danmark. Limfjorden. Thyboren-Kanal. Vandstand. 1 *Thyborøn-Kanal* er Dybden af Tiden ved Middel-Højvande: Paa *Havrevælen* $3,5$ m, i *Gaaseholm-Løb* $2,3$ m, i *Søsmølsø-Løb* $2,0$ m, i *Sællandsholm-Løb* $2,0$ m, i *Købbørn-Løb* $2,6$ m. Der er saaledes for Tiden $2,6$ m Dybde i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*. *Thyborøn-Kanal*: $56^{\circ} 43'$ N. $8^{\circ} 13'$ E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

245. Rusland. Hvide Hav. Veprevskoi Pynt og Keretz Pynt. Fyr tændt. (Notice to Mariners“ Nr. 107. London 1915.) 1. Paa *Veprevskoi Pynt*: c. $3/4$ Sm 229° (misy. SW. $3/8$ S.) fra *Veprevskoi Baake*, er tændt et hvidt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn $0,3$ s., Mørke $2,7$ s. Fyrets Plads er ikke nøjagtig. $65^{\circ} 36'$ N. $39^{\circ} 52'$ E. 2. Paa *Keretz Pynt* er tændt et hvidt Lynfyrt, der viser To-Lyn hver 6 s., Lyn $0,3$ s., Mørke $0,9$ s., Lyn $0,3$ s., Mørke $4,5$ s. Fyrets Plads er ikke nøjagtigt opgivet, det ligger omtrent paa $65^{\circ} 20'$ N. $39^{\circ} 45'$ E.
246. Tyskland. Helgolands Bugt. Besejling. (Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 13/352. Berlin 1915.) Skibe, som er bestemte til de *tyske* Flodmundinger ved *Nordsøen*, advares mod at sejle langs de *osfrisiske* Øer. Alle Skibe, som kommer fra Kysten af *Holland*, bør styre N. efter fra *Terschelling Bank* Fyrskib indtil c. 55° N. Br. og derefter sætte Kurs paa *Lister Tief*. *Lister Tief* Andvningstønde: $55^{\circ} 03',8$ N. $8^{\circ} 17',96$ E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 60/229 og Nr. 2/55. København 1914 og 1915.)

247. Holland. Zuiderzee. Schokland. Fyr forandret. (Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 34/387. s-Gravenhage 1915.) 1. Fyret paa N.-Pynthen af *Schokland* er nu forandret til at vise hvidt Lys med En-Fornørkelsler hver 10 s., Flammens Højde: $121\frac{1}{2}$ m. Synsvidde: 3 til $91\frac{1}{2}$ Sm. $52^{\circ} 39',4$ N. $5^{\circ} 46',7$ E. 2. Fyret paa S.-Pynthen af *Schokland* er nu forandret til at vise hvidt Lys med En-Fornørkelsler hver 5 s. Flammens Højde: 16 m. Synsvidde: 3 til 9 Sm. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 70/2114. København 1914.)

248. England. Deal. Lods-Station midlertidig oprettet. (Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 34/318. s-Gravenhage 1915.) Skibe, der kommer fra *Dover* eller *franske* Kanalhavne (men ingen andre), og som er bestemte til *Kanalen* og *Nordsøen* (indbefattet *Themsens* med Indløb) skal tage Lods ved *Deal*. Lodsens, som tidligere gik fra *Borde* ved *Dover*, skal nu gaa fra *Borde* ved *Deal*. *Deal*: c. $51^{\circ} 13'$ N. $1^{\circ} 25'$ E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 73/2104, pkt. 3. København 1914.)

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

249. England. Dover. Midlertidig Lods-Station nedlagt. (Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 34/318. s-Gravenhage 1915.) Den midlertidige Lods-Station ved *Dover* er nedlagt. (Se under Afsl. IV. *Deal*.) *Dover*: c. $51^{\circ} 07'$ N. $1^{\circ} 20'$ E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 73/2104, pkt. 3. København 1914.)

250. Skotland—Irland. North Channel. Besejling. Rettelse til „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/210. (Notice to Mariners“ Nr. 137. London 1915.) Punkterne *A* og *C* i det angivne Parallelogram *ABCD* er beliggende som følger og ikke som tidligere anført: *A* ligger paa $55^{\circ} 22\frac{1}{2}'$ N. $6^{\circ} 17'$ W. *C* — — $55^{\circ} 10\frac{1}{2}'$ N. $5^{\circ} 24\frac{1}{2}'$ W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

251. Afrika. Fransk Guinea. Pongo Floden. Tønder udlagt. (Notice to Mariners“ Nr. 125. London 1915.) 1. I *Mud Bar* (*Barre de Vase*) Indløb er udlagt en sort og hvid tærnet Spids-tønde med *Keagle* $6\frac{1}{4}$ Sm 222° (misy. SW. t. W. $3/8$ W.) fra Yderenden af *Jili Pynt*. 2. I *Sand Bar* (*Barre de Sable*) Indløb er udlagt en rød Spidstønde med *Keagle* 8 Sm 162° (misy. S.) fra Yderenden af *Jili Pynt*. *Jili Pynt*: $10^{\circ} 05'$ N. $14^{\circ} 11\frac{1}{2}'$ W.
252. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sund. Point Rip. Lys- og Klokketønde forandret. (Notice to Mariners“ Nr. 6/233. Washington 1915.) *Point Rip* Lys- og Klokketønde *IIA* er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 8 s., Blink 2 s., Mørke $6,5$ s. $41^{\circ} 25'$ $55''$ N. $69^{\circ} 58'$ $55''$ W.
253. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Stratford Shoal (Middle Ground) Fyr. Taagesignal forandret. (Notice to Mariners“ Nr. 5/243. Washington 1915.) Ved *Stratford Shoal* Fyr gives nu Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver 15 s., Stød 2 s., Pause 13 s. $41^{\circ} 03'$ $36''$ N. $73^{\circ} 06'$ $06''$ W.
254. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Hooper Stræde. Afmærkning forandret. (Notice to Mariners“ Nr. 5/247. Washington 1915.) *Sharkfn Shoal West Side* Tønde *6* er flyttet c. $1\frac{1}{2}$ Sm i Retning 242° (misy. WSW.) og ligger nu i $7,3$ m Vand paa NW-Siden af $1,5$ m Pullen. *Sharkfn Shoal North Side* Spidstønde *8* er udlagt i $3,8$ m Vand ved *Knaekket* i *Kanalen*, $2691\frac{1}{2}$ (misy. W. $1\frac{1}{2}$ N.) fra *Great Shoals Fyr* og 319° (misy. NW. $7/8$ N.) fra *Sharkfn Shoal Fyr*. *Sharkfn Shoal* Tønde *5* er flyttet c. 550 m i Retning 143° (misy. SE. t. S. $1/8$ S.). Den er nu rød og sort vandret stribet og ligger i $3,9$ m Vand. *Sharkfn Shoal Fyr*: $38^{\circ} 12'$ $08''$ N. $75^{\circ} 59'$ $13''$ W.

255. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Potomac Floden. Machodoc Floden. Barnes Point Shoal. Fyr tændt. (Notice to Mariners“ Nr. 5/248. Washington 1915.) Paa *Barnes Point Shoal* er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: $4\frac{1}{2}$ m. Sort Fyrbåke i $23\frac{1}{4}$ m Vand. $38^{\circ} 08'$ $26''$ N. $76^{\circ} 39'$ $00''$ W.

Cerros Island. Han mener, at Loddet ikke, naar Damperen gaar fuld Fart, viser Bund paa over 50 Favne, men han maa erkende, at hvis han havde staaet langsomt eller stoppet, vilde et Lodskud have vist ham, at han var kommet for nær Land.

Forespurgt om ikke en Strømsætning, han den foregaaende Dag havde mærket, burde have ladet ham regne med Strømsætning til Øst ogsaa den 18. December, svarer Kaptajn van Deurs, at denne Strømsætning kunde skyldes de lokale Forhold i Bugten, medens han nu sejlede langs Kysten, og at en Observation ved St. Clementine Island den foregaaende Dag Kl. 3.10 Em. havde vist, at han var sat Vest over, hvilket bekræftedes Kl. 4 samme Eftermiddag.

Retten bemærkede, at dette saas i hans i det tilstede-værende Kort udsatte Kurser.

At der over Land kunde være Dis, men sigtbart ude over Søen, har han kun vidst kunde finde Sted ved Kap Finisterre. Da det var hans første Rejse langs denne Kyst, har han ingen personlige Erfaringer om denne Rute.

Retten har senere besluttet at afgøre Sagen ved Dom.

Paa Prøvetur med Motorskonnerten „Hjalmar Sørensen“.

Vi har modtaget følgende:

Siden Mægler F. L. Knakkegaard i Nykjøbing Mors i 1913 byggede den kendte Motorskonnert »Morten Jensen« og dermed lagde Grunden til en ny Type danske Motorskibe, har denne Type allerede gennemgaaet en Udvikling. Erfaringen lærer, og Hr. Knakkegaard moder nu med en ny, i mange Retninger forbedret Firemaster, der tilmed er en Del større end »Morten Jensen«.

Det ny Skib, »Hjalmar Sørensen«, laster 775 Tons d. w., og dets Dimensioner er: 165'×33'×13' 7", og den installerede Bolinder Motor er paa 240 H. K.

Det er vist ikke for meget sagt, at Skibets Konstruktion og hele fortrinlige og praktiske Indretning i første Linie skyldes Rederiets mangeaarige Skibsfører og Tilsynsførende, Kaptajn Harsbo.

Paa Basis af denne Mands Erfaringer med »Morten Jensen« og den senere forliste Motorskonnert »Kvik«, er »Hjalmar Sørensen« planlagt, tegnet og vokset op.

Skibsværftet P. Ph. Stühr i Aalborg og dets dygtige Værftschef, Hr. Møye II, fortjener Anerkendelse for det smukke Arbejde, der er udført, for Skibets formfuldendte Linier og den forstandige Maade, hvorpaa Ideerne er ført ud i Praksis.

Princippet i Fartøjet er som i »Morten Jensen«: Kombination af Sejl og Motor som Drivkraft, og Skibsskroget forsynet med indbyggede Bundtanke, der ved Maskinkraft kan fyldes og tømmes med Vandballast, eftersom Skibet gaar henholdsvis uden eller med Last.

Af iøjnefaldende Nyheder er navnlig den høje Midtskibs Kommandobro med et rummeligt Bestiklukaf, og det stærkt loftede Agterdæk, der giver et stort og luftigt Maskinrum tilligemed udstrakt Kahytspads agter. I »Hjalmar Sørensen« drives Lossespil og Ankerspil ved Damp fra en under den midtskibs Overbygning staaende Donckeykedel.

Af ganske ny Konstruktion er den store Drivmotor, en 240 H. K. Bolindermotor.

Bolinders Motorfabrik i Stockholm, der tidligere har været omtalt i *Dansk Søfartstidende*, præsenterer her for første Gang i Danmark en 4 Cyl. Glødehovedmotor paa 240 H. K.—260 H. K. Motoren er den største Glødehovedmotor, der hidtil er opstillet herhjemme, og adskiller sig fra ældre Konstruktioner derved, at Cylindrene arbejder uden Vandindsprøjtning. Uden at komme nærmere ind paa den elegante og sindrige Metode, hvorpaa Bolinders her har opfyldt Kravet og løst Problemet om en Motor uden Vandindsprøjtning, Metoder, som dels er Fabrikens Hem-

melighed, dels er patenteret, skal jeg blot nævne, at denne ny Model er forsynet med en lille Kompressor for komprimeret Luft, som tjener til Afkøling og Udskylning af Cylindrene.

Motorer af denne ny Konstruktion har i over et Aar været underkastet Prøver og Forbedringer paa Fabrikken, men først da Fuldkommenheden var naaet, er Resultatet bragt paa Markedet.

Denne Motor blev leveret og installeret af Maskinfirmaet N. C. Breit & Co., der repræsenterer Bolinders her i Landet, og den viser sig at arbejde fortrinligt om Bord i Fartøjet, med en blød og rolig Gang og fuldkommen driftssikker. Brændstoffet er Raoolje og Forbruget er kun 62 kg. pr. Time ved fuld Kraft.

Prøveturen, der afholdtes Søndag den 14. Februar og varede 5½ Time, gik fra Værftet ved Aalborg ud til Hals og c. 5 Mil til Søs. Fartøjet opnaaede en Fart af 8¼ Knob i Gennemsnit for Maskinen alene. Desværre var der grumme lidt Vind, saa der kun var ringe Lejlighed til at prøve Sejlene, men der opnaaedes dog en Fart af 3½ Knob med frakoblet Motor og alle Sejl tilsat, skønt disse knapt fyldtes af den svage Brise.

Efter at tillige Pumpe, Lossespil og Ankerspil var prøvet, og hele det ret udstrakte Maskineri viste sig at fungere fortrinligt, kunde Rederiet med Glæde og Fortrøstning overtage Skibet.

Jes Jessen.

Fragtmarkedet.

Strambheden og de høje Rater holder sig fuldtud overalt, men for Korn etc. fra U. S. og La Plata har der i de seneste Dage hersket en betydelig Indskrænkning i Befragtingernes Antal, idet Købmændene som Følge af Begivenhederne ved Dardanellerne forholder sig afventende. Der er heller ikke Tvivl om, at Kornmarkedet vil blive underkastet en Del Forandring, hvis det lykkes de Allierede at skaffe fri Passage til og fra Sortehavet, i hvilket Tilfælde der saa vil blive Brug for en Mængde Tonnage til Korntransport fra dette Distrikt. Østen har vist forøget Begær, og Raterne er steget yderligere, da Tonnage delvis maatte skaffes fra Middelhavet, gaaende ud i Ballast. Middelhavsmarkedet ligger ganske godt for »handy« Tonnage, som der er godt Begær for baade for Frugt, Salt, Erts, Stykgods etc. og i Forbindelse med de glimrende Kulfragter nedover, er der ogsaa her store Penge at tjene. Fra Østkysten til Genua etc. betalles f. Eks. helt op til 44/ (5,000 Tons), til Barletta 45/ (2,700), 32/6 Algier (3,600). Ogsaa til Nordfrankrig og Skandinavien er Raterne højere, og der sluttedes flere Dampere paa op til c. 2,000 Tons fra Østkysten til 22/ til god dansk Havn. I andre Retninger betalles bl. a. som følger: Østen. Ris fra Rangoon til udsøgt Havn U. K. 70/ pr. Marts—April. Koprak 100/ Filippinerne/Marseille eller U. K. Fra Kurrachee 50/ »Net terms« pr. Marts—April, 45/ pr. Maj—Juni.

Middelhavet. Erts 11/9 Hornillo Bay/Glasgow (4,000), 18/ La Goulette/Maryport (2,300). Fra Bilbao 12/6 à 13/ Britonferry, 13/6 à 13/9 Middlesbro. Salt fra Trapani, Tunis etc. 25/ à 30/ Vestnorge.

Nordamerika. Korn fra »Northern Range« til Skandinavien omkring 14/ prompt, og 12/6 skal være gjort pr. Maj. Til fransk Atlanterhavshavn 9/ à 9/3 tungt Korn, 7/3 à 7/6 for Havre til Vestitalien eller Marseille 10/3 à 10/6 tungt Korn. For Bomuld etc. betalles 195/ Savannah etc./Rotterdam, fra Golfhavn 200/, begge pr. Marts. Paa Netto Charter 65/ Golfen/Danmark pr. April for Oljekager.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen 80/ Skandinavien pr. Marts—April. Bahia Blanca 67/6 U. K., 70/ Lissabon, 72/6 Vestitalien eller Marseille, 77/6 Australien, 20. Marts—20. April.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 23/ Rouen,

30/ Bordeaux, 32/6 Algier, 40/ Neapel, 44/ Genua, 45/ Barletta, 26/ Las Palmas. Fra Cardiff eller Newport 16/ Rouen, 19/ Lissabon, Fres. 28½ Oran, 30 Algier 27/ Barcelona, 33/ Genua eller Savona, 30/ Port Said, 41/3 Venedig, 25/ River Plate. Skrevet den 2. Marts 1915.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverige og Østnorge Vest efter ligger Markedet i det væsentlige uforandret fra sidste Indberetning med faste Fragtrater, men der gøres trods høje Rater, som 45/ à 47/6 pr. Stdr. Kortprops fra Østnorge til Firth of Forth, kun faa Forretninger af tidligere nævnte Grunde, Mangel paa Besætninger, som fremdeles er vanskelig at erholde.

Raterne fra Østersøhavne er forholdsvis lavere. Reurfragter Vest fra er vedvarende faste, 18/ à 20/ pr. Ton fra Østbritannien til skandinaviske Havne for prompte Sejlere, men ogsaa her er det vanskelig at erholde Tonnage, idet det kun er faa Skibe, der sættes i Fart efter at have forhyret Besætninger.

Angaaende de mindre Skibe er Udsigterne for Tiden overordentlig mørke. Kjøbenhavn, som hidtil har været den bedste Plads, har overmaade faa Ladninger i Markedet samtidig med, at ikke faa Skibe er søgt fragtsøgende dertil. Af de sparomme Afslutninger kan nævnes Raajern til Fredericia 4½ Kr., Mel til Randers Kr. 5½, Kollling Kr. 5.80, Byg i Sække til Nørresundby Kr. 6, Randers 5¾ Kr. samt til Svaneke for lettere Varer 5½ Kr.; nogen snarlig Bedring er desværre ikke at vente. Provinserne er ligeledes tilbageholdne, der sluttedes Byg Nakskov/Nørresundby 5 Kr., ligesom der skal være sluttet Majs Nakskov/dansk Havn 4 Kr., men iøvrigt meget stille. Svevrig noter Sten til Nordtyskland til 4 à 5 M., dog uden at finde mange Reflektanter, og har desuden enkelte Trælaster til Danmark og slesvigske Havne.

Generalforsamlinger.

Den alm. danske Skibsførerforening

afholdt den 23. f. M. sin Aarsgeneralforsamling under Ledelse af Overretssagfører Steintal.

Formanden, Kaptajn Palsson, aflagde Aarsberetningen, i hvilken han omtalte de urolige Tiders Indvirkning paa Søfarten, Skibsfartens Stagnering og Opsving, Vanskelighederne og Farerne samt Krigsforsikringen, der var lige lav nok. Man havde rettet Henvendelse om en Forhøjelse af Forsikringen, der for Førerens Vedkommende med Rimelighed kunde sættes op til 15—20,000 Kr., samt til Rederierne om Dyrtidstillæg. Dernæst omtalte Formanden Navigationssagen, der i Øjeblikket under sin lange Vandring hviler i Folketinget. De nautiske Foreninger har henvendt sig til det paa-gældende Udvalg og betonet, at det, man ønsker, er at faa Undervisningen gjort mere tidssvarende, men det var ikke netop Forstaaelse af Sagen, man havde mødt.

Der udspandt sig derefter en Diskussion om, hvorvidt Krigsforsikringen ogsaa dækker Kaptajnerne, og Formanden lovede at faa tilvejebragt Klarhed angaaende dette Punkt; endvidere henstilledes til Bestyrelsen i Forening med Styrmandsforeningen at arbejde for Opnaaelsen af Krigstillæg.

Efter at Kassereren, Kaptajn Gade, havde onlæst Regnskabet for Foreningen, Enkekassen og Sygekassen, gaves Decharge.

Et Udvalg paa 6 Medlemmer har udarbejdet Forslag til Ændringer i Enke- og Hjælpekassens Love. Der tilsigtes herved at lukke af for Tilgang af Medlemmer, at lade de gamle Medlemmer beholde deres Ret ubeskaaren, men naar den sidste pensionsberettigede Enke er død, at lade Kassens Indtægter blive uddelt efter Bestyrelsens Skøn til virkelig trængende og værdige Medlemmer af Foreningen og deres Enker og forældreløse Børn. Der foretoges skriftlig Afstemning over Lovændringerne, som vedtoges med alle Stemmer mod to.

Bestyrelsesvalg.

Derefter foretoges Valg til Bestyrelsen. Efter Forslag af Bestyrelsen genvalgte som færende Medlemmer Kaptajn V. Thorsen og Kaptajn V. Bønnelykke, medens Kaptajn N. P. Jørgensen, der overgaar til ikke-færende Medlem, genvalgte herunder, og Kaptajn E. Wielandt nvalgte. Som ikke-færende Medlemmer genvalgte Kaptajn G. Matthiesen og Kaptajn G. M. Kræmer. Kaptajn A. Ørum, der ikke ønskede Genvalg, blev udnævnt til Foreningens Æresmedlem. Revisorerne, Kaptajn Ellkilde og Kaptajn I. P. Jørgensen, genvalgte.

Sluttelig omtalte Formanden et stillet Forslag om Udarbejdelse af en Fortegnelse over de danske Skibes Navne, Kendingsmærker

osv., der burde tilstilles den tyske Regering for at undgaa Fejltagelser, et Forslag, der af Foreningen var bleven indbragt til Krigsforsikringen, som dog ikke havde fundet sig foranlediget til at tage Hensyn til det.

Svendborg Toldsteds Forsikrings-Forening for Søfolks Ejendele

afholdt den 14. Februar en stærkt besøgt ordinær Generalforsamling. Formanden, fhv. Havnefoged Møller, bød Velkommen og bragte i bevægede Ord Foreningen sin Tak for den Opmærksomhed, der fra dens Side var bleven vist ham ved hans 80-aarige Fødselsdag.

Kassereren, Fuldmægtig Wilken, fremlagde det reviderede Regnskab, der enstemmig godkendtes. Indtægtsposterne udgør: Præmieindtægt Kr. 1.196.10, indvundne Renter Kr. 629.55. Af Udgiftsposterne anføres: Udbetalte Erstatninger Kr. 198 og Administration Kr. 108.10. Aarets Overskud beløber sig til Kr. 1,399.85. Foreningens Formue androg den 1. Januar 1915 Kr. 16,494.76.

De efter Tur fratrædende Bestyrelsesmedlemmer, fhv. Havnefoged C. Møller og fhv. Skibsfører F. Larsen, Troense, genvalgte enstemmigt.

Der forelaa Andragende fra Skibsfører H. V. Petersen, 3m Sk. »Gaas«, og fra Enken efter Styrmanden paa samme Skib, Severine Nielsen, om af Foreningen at faa udbetalt en Erstatning, uanset at Foreningen ikke assurerer for Krigsrisiko.

Efter at det enstemmigt var vedtaget at yde Andragerne et Beløb som Gave, blev det efter nogen Diskussion vedtaget at yde dem hver 400 Kr.

Et lignende Andragende fra Styrmand J. Jensen, der var om Bord i Dampskibet »M. C. Holm«, der den 30. December sank efter at være stødt paa en Mine, blev derimod ikke bevilget, dels fordi han paa det Tidspunkt kunde have haft sit Toj krigsforsikret i københavnske Selskaber, og dels fordi han af Rederiet havde faaet udbetalt større Erstatning, end han kunde have faaet udbetalt af Foreningen, saafremt det havde drejet sig om et almindeligt Forlis.

Derefter blev der af Bestyrelsen fremsat Forslag til Oprettelsen af en midlertidig Afdeling for Krigsforsikring.

Efter en livlig Diskussion, som viste, at Medlemmerne var stærkt interesseret i dette Spørgsmaal, blev det fremsatte Forslag vedtaget uforandret.

Herefter kan Foreningens Medlemmer paa nærmere fastsatte Vilkaar faa deres Ejendele krigsforsikrede mod en Præmie af 4 pCt. p. A.

Fra Sø og Land.

Drukne Sømand. I Følge Indberetning fra den kgl. Generalkonsul i London er en c. 29-aarig dansk Sømand C. West, der angives at have været hjemmehørende i Kjøbenhavn omkommet ved et engelsk Skib »Vedra« Forlis i Nordsøen den 8. December f. A.

Personer, der maatte kunne give Oplysning om Afdodes Identitet, bedes henvende sig skriftligt til Udenrigsministeriet.

I Følge Indberetning til samme fra det kgl. Generalkonsulat i Stockholm er en dansk Sømand, Hans Peder Pedersen, der var født den 24. April 1897 paa Lolland og sidst var forhyret med Dampskibet »Everilde« af Helsingbore, omkommen ved nævnte Skibs Forlis ved Bjørnøborg den 6. December f. A.

Personer, der maatte kunne give Oplysninger om Afdodes Familieforhold, bedes henvende sig skriftligt til Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv 5, Kjøbenhavn.

Jungmand Peter Mortensen, forhyret med Motorjagten »Lykkens Haab« af Fanborg, paa Reise fra Kjøbenhavn til Assens med Hvide og forl at Skinner N. A. Christensen, blev 40 Meter fra Sjællands Odde, hvorhen Skibet havde søgt paa Grund af Snestorm og Taage, slaet over Bord af Storsjlet og drukne. Den Forulykkede var 16 Aar gammel og hjemmehørende i Kolding.

Nybygninger, Køb og Salg.

20 ny Atlanterhavsdampere. I Bilbao er for Tiden betydelige Skibsværfter under Anlæg. Værfterne anlægges af Spansk Skibbygnings-Selskab i Forbindelse med de store, engelske Skibbygnings-Selskaber W. G. Armstrong, White & Co. og Vickers, der tilsammen ruader over 40 pCt. af Aktiebeløbet, medens 60 pCt. er paa spanske Haender. Det nævnte spanske Selskab har hidtil i Ferrol og Cartagena udført Arbejde for Regeringen, men den ny Virksomhed er rent privat og vil foreløbig bygge 20 Atlanterhavsdampere paa over 10,000 Tons. Der er vel næppe Tvivl om, at man har Konkurrencen med Tyskland efter Krigen for Øje.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Skibsværft paa Refshaleen sættes den 27. f. M. en ny Fragt- og Passager-Dampere til Det forenede Dampskibsselskab i Vandet.

Damperen, der er bestemt for Eksportroute, har følgende Dimensioner: Længde 252 Fod, Bredde 36 Fod 9 Tommer og Dybde 19 Fod 6 Tommer. Hastigheden er 13½ Knob. Skibet er indrettet med Koleanlæg i Lasten, og dets Navn er »Vidara«.



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 $\frac{1}{2}$ 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. Cito, Toft, ank. Eshjerg 28./2. — Gerda, Rasmussen, afg. Goteborg 28./2. til Newcastle. — Fylla, Thomsen, pass. Dover 28./2. til Barcelona. — Polly, Møller-Hansen, ank. Kjøbenhavn 28./2. — Nordsoen, Nielsen, pass. Sagres 28./2. til Barcelona. — Ulla, Pedersen, ank. Castellon 28./2. — Nancy, Iversen, ank. Methil 26./2. — Rigmor, Udall, ank. Cartagena 27./2. — Olga, Christensen, ank. Philippeville 27./2. — Johanne, Mikkelsen, ank. Philippeville 27./2. — Dagmar, Sørensen, afg. Burntisland 26./2. til Randers. — Marie, Nielsen, pass. Helsingør 27./2. til Liverpool. — Hebe, Gregersen, ank. Kjøbenhavn 27./2. — Inger, Skou, ank. Stockholm 25./2. — Ellen, Hansen, pass. Gibraltar 24./2. til London. — Thyra, Lund, pass. Gibraltar 24./2. til London. — Laura, Thøgersen, ank. Trondhjem 24./2. — Valborg, Jepsen, pass. Gibraltar 24./2. til Færoerne. — Nema, Madsen, pass. Carnsore Point 23./2. til Laracho. — Stella, Schiff, afg. Kjøbenhavn 23./2. til Newcastle. — Nexos, Basse, afg. Newcastle 22./2. til Lissabon.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harhoc, ankommet Cardiff. — Johan Siem, Wittenkamp, afg. Newcastle 12./2. til Charleston. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Newcastle 26./2. — Russ, Petersen, afg. Newcastle 12./2. til New Orleans. — Wladimir Sawin, Folkenberg, afg. Norfolk 16./2. til Kjøbenhavn. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Aalborg 23./2. — Michail Ontchoukoff, Nielsen, afg. Newcastle 17./2. til Savannah. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Kirkwall 26./2. til Aarhus. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Galveston 22./2. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Pensacola 22./2. — Nawa, Dahl, afg. Norfolk 1./3. til Aarhus.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk ank. Manchester 23./2. — Anna Mærsk ank. Leith 24./2. — Arnold Mærsk afg. Ardrossan 2./2. — Chassie Mærsk ank. Landskrona 22./2. — Eleonora Mærsk ank. Baltimore 23./2. — Hulda Mærsk ank. Nykøbing F. 24./2. — Johannes Mærsk ank. Rønneby 21./2. — Laura Mærsk afg. Savannah 7./2. — Lexa Mærsk afg. Newcastle 23./2. — Peter Mærsk afg. Gibraltar 18./2. — Sally Mærsk ank. Konstantinopel 29./2. — Silkeborg afg. Bahia 20./2.

Heimdal. Holga, Vaaben Hansen, ank. Nantes 27./2. — Martha, Christensen, pass. Brighton 28./2. — Elna, Rathje, afg. Oran 27./2. — Therese, Pedersen, ank. Howden Dock 23./2. — Harriot, Hansen, afg. Oran 19./2. — Dagny, Therkildsen, afg. Frederikshavn 27./2. — Simone, Olsen, afg. Helsingør 1./3. —

Jeanne, Olesen, ank. Vigo 26./2. — Vera, Riso, ank. Vigo 23./2. — Daisy, Jørgensen, ank. Specia 1./3. — Anine, Hjorth, ank. Hartlepool 1./3. — Betty, Leth, afg. North Shields 28./2.

Brix Hansen & Co. John, Mathiesen, ank. Methil 26./2. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Leith 28./2. — Nordpol, Nielsen, afg. Pernambuco 21./2. — Fanny, Nielsen, afg. Montevideo 17./2. — Orion, Sirius afg. Baltimore 14./2. til Aarhus. — Orion ank. Kjøbenhavn 28./2.

Dania. Mary, Clausen, afg. Las Palmas 15./2. til Savannah. — Ely, Lorentzen, ank. Oran 28./2. — Nelly, Schubert, afg. Wilmington 1./2. til Eshjerg. — Lilly, Sørensen, ank. Stavanger 20./2. — Alexy, Sørensen, ank. Tynen 1./3. — Dagny, Clausen, afg. Nantes 25./2. til Fleetwood.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn. Freja, Clausen, ank. Rudkjøbing 27./2.

Ero. Erindring, Nielsen, ank. Aarhus 22./2. — Enigheden, Jensen, ank. Horsens 24./2. — Energi, Jensen, ank. Burntisland 27./2.

Thuro. Petriue, Hansen, ank. Leiths Red 22./2. — H. A. Hansen, Andreasen, ank. Methil 24./2.

Sejlskibe.

Svendborg. Fylla, Hansen, ank. Grimstad 23./2. — Danmark, Husfeldt, ank. Nantes 23./2. — Urd, Skov, ank. Naksø 24./2. — Jason, Hansen, ank. Frederikshavn 27./2. — Peter Bø, Jørgensen, ank. Horsens 27./2. — Concordia, Møller, ank. Burntisland 26./2. — Ragnhild, Wilde, ank. Granton 27./2.

Ero. Haabet, Petersen, ank. Lillesund 22./2. — Henry, Jensen, ank. Kragerø 23./2. — Hydra, Christensen, ank. Ayr 23./2. — Willi, Knudsen, ank. Granton Harbour 23./2. — Duen, Hay, ank. Bandholm 24./2. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Bandholm 24./2. — Nanna, Østermann, afg. Aalborg til Flensborg. — Eos, Christensen, ank. Kragerø 24./2. — Mars, Olsen, ank. Rudkjøbing 24./2. — Gertrud, Christensen, ank. Grimstad 25./2. — Gudrun, Engstrom, ank. Kjøbenhavn 24./2. — Nordeu, Rasmussen, afg. Burntisland 24./2. til Svendborg. — Caroline Kock, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 24./2. til Nekso. — L. A. Kromann, Christensen, er afg. Råå til Halmstad. — Advance, Bager, ank. Hadsund 24./2. — Abba, Hansen, ank. West Wemyss 25./2. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Kjøbenhavn 25./2. — N. Hansen, afg. Civitavecchia 25./2. til Lissabon. — Neptun, Skals, ank. Rodby 25./2. — Karen, Albertsen, ank. Holbæk 26./2. — Freja, Andersen, ank. Kjøbenhavn 25./2. — Juno, Godtfredsen, afg. Kjøbenhavn 25./2. til Mariager. — Astræa, Svane, ank. Southampton 24./2. — Chr. H. Rasmussen ank. Malmø 26./2. — Marie, Raahauge, ank. Langesund 26./2. — Iris, Stegmann, ank. Laurvig 27./2. — Inverurie, Friis, ank. Kjøbenhavn 27./2. — Laura, Jensen, ank. Barcelona 28./2. — Marienborg, Madsen, ank. Roue 1./3. — Hamlet, Rasmussen, ank. Lissabon 28./2. — Alhertha, Kromann, afg. Halmstad 1./3. til Ayr. — Hørtha, Krull, ank. Halmstad 27./2. — Ceres, Bager, ank. Fakse 27./2. — Minde, Rasmussen, ank. Aarhus 27./2. — Catrine, Boye, ank. West Wemyss 27./2. — Alta, Albertsen, ank. Travemünde 27./2. — Pampa, Svendsen, ank. Travemünde 27./2. — Nielsine, Christensen, ank. Travemünde 27./2. — Arken, Andersen, ank. Travemünde 26./2. — Adjutor, Kock, ank. Kjøbenhavn 28./2. — Ero, Friis, ank. Hals 28./2. — Hekla, Fabricius, ank. Gibraltar 28./2. — Hans, Petersen, ank. Kjøbenhavn 26./2. — Caroline, Madsen, afg. Kjøbenhavn 26./2. til Stege. — Christian, Eriksen, afg. Kjøbenhavn 26./2. til Stege. — Familiens Minde, Espensen, afg. Kjøbenhavn 27./2. til Aalborg.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 4. Marts 1915. — Soforhor. — Paa Provatur med Motorskonnerten »Hjnlmar Sørensen«. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Soførende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns uofficielle Borskurs.



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 Provianterings
handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

JULIUS OTT Ingeniør, Konsulent
i Skibsbygning
Hamburg 1, Ferdinandstrasse 29.
Køb og Salg af **Neutrale Skibe**

K. F. MARSTRANDS EFTF.
BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.
Skibsproviantering, Havaril og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Klarering.
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

Ledig Lodsplads.

Ved Frederikshavn-Hirsholm Lodseri bliver den 1. April en Plads ledig som Fastlods. Som Belingelser for Ansættelse henvises til Lodslovens § 7. Ansøgninger om denne Plads, der maa ledsages af Søfartsbog, Eksamensbeviser, Anbefalinger samt Lægeattester for godt Syn, Farvesans og godt Helbred i Almindelighed, stiles til Lodsdirektøren, men sendes inden den 10. Marts til Lodsoldermanden, Frederikshavn, hos hvem nærmere Oplysninger kan faas.



Sømandsforeningens

Generalforsamling afholdes **Lørdag den 6te Marts Kl. 8 i Børsens Forsamlingsaal** (Indgang under Rampen).

Beretning gives om Foreningens Virksomhed. Det reviderede Regnskab for 1914 forelægges.

Valg af 1 Bestyrelsesmedlem i Stedet for Krydstold-assistent **C. Andresen**, der fratræder efter Tur.

Valg af Revisorer.

Kjøbenhavn, Februar 1915.

Bestyrelsen.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

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 besørages.

De private Assurandører lim.

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

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4103.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000.
tegnor Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agentur i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristianstadsvej 12. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon-Nr. 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: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Copenasura. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

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 256 og 10756

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 VÆRFITET FRH. —
— Telefon 210. — — Statetelefon 4. —

M. C. Madsen,
forh. Styrmand,
Eksporteringsforretning.
Nørrebro 89,
ODENSE.

CHRISTIAN THEIL
Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

Bjørch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnstroen.
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 Hampfougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Oliemalerier

af Damp- eller Sejlskibe, i kunstnerisk og korrekt Udførelse under Garanti af fuldstændig Lighed, ogsaa efter Fotografi- eller Prospektkort i hver Situation, som ønskes. Pris for Form. 76 x 64 cm uden Ramme 30 Kr. 00 x 90 ctm 40 Kr. Mange smukke Referencer. Betaling efter Overenskomst.

Jul. Gregersen, Marinemaler.
Flensborg, Kongegade 17.

Maskinskrivning.

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

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872)
anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

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: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderne Priser.

Budtz-Jørgensen
Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.
Skibs-Blikkenslageri.
Leverander til D. F. O. S.

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. Telf. 4705 og 4810.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natlff. 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 & Stevedor.

Telegr.-Adr. „Vollholm“, Lovisa.

Gustaf Svanijung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Svanijung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører.

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 1511, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastningsplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Härnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hornösand, 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 Betragtningssagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler. Søborg & Benthin's Eftf.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtningss- & Havariagent.

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 Klases Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmandsgade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede Kjødelager.

De Herrer Kaptajner

provierer 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.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotsbyrting“.

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.

JÜRGEN OHLRAU

SKIBSMÆGLER

KIEL

Telegr.-Adr.:

Schiffsmakler Ohlrau.

Telefon: 6377.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibsmæde

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Kjøbenhavns

uofficielle Børskurs d. 3. Marts 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	115— ¹ / ₂	115	115 ¹ / ₂
Danmark	123 ³ / ₄ —123	123 ¹ / ₄	124
Norden	122 ¹ / ₄ —122	121 ³ / ₄	122
Carl	125— ¹ / ₄	125 ¹ / ₄	125 ¹ / ₂
Dannebrog	145— ¹ / ₄ — ³ / ₄	145 ³ / ₄	146
Skjold	109 ¹ / ₂ —110	110	110 ¹ / ₂
Urania	38 ¹ / ₂ —39	38 ³ / ₄	40
Dampsk. af 1896	132 ¹ / ₂ —33 ¹ / ₄	133	133 ¹ / ₄
Højmdal	129 ¹ / ₄	129	130
Gorm	132 ¹ / ₂	132	132 ¹ / ₄
Neptun	132 ¹ / ₂ — ¹ / ₄ — ³ / ₄	132 ¹ / ₂	133
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	78 ¹ / ₄ —78	77 ³ / ₄	78 ¹ / ₂
State- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk. 1. Afd. 1. S.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvn. Kreditf.	—	—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — 2. Serie..	—	—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — 1. —	—	—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf.	9.	—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ —	7.	—	—
3 ¹ / ₂ % —	6.	—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	3.	—	—
		85	86

Aktier.

	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	143	145
Privatbank	101 ³ / ₄ —102	102	103
Landmandsbank	131 ¹ / ₄ — ² / ₄	131 ³ / ₄	132
Handelsbank	143—142 ¹ / ₂	142 ¹ / ₂	143
Kbhvn.s Laane- og Diskontobank	—	87	89
Sukkerfabr.	—	226	231
Burm. & Wain	93— ¹ / ₄	92 ³ / ₄	93 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	148	148	149
Helsingørs Jærnsk.	—	—	—

Veekøskurser d. 3. Marts 1915.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	83.50	—
London	19.50	—
Paris	78.50	—
Amsterdam	165.00	—
Wien	68.00	—

Møller & Rée,

Bankforretning, 16, Ved Stranden.

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:

„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, 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.

Forste Side af 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.

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,

Telef.: 6817 Grønningen Nr. 1 — København.

Eksporflager
i Frihavnen.

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og
midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværks-
arbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved
Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,

Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901.
\ 6886.

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

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønstre

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.

Originalt engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statabedriftens
Sofartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

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

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, København. Privattelefon Norm 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.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

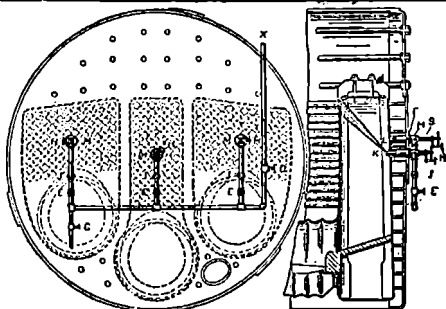
Nr. 10.

Kjøbenhavn, Torsdag den 11. Marts 1913.

22. 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 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 — 1406
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.:
Toldbod-
vej 17, 18 og 19.

Compositioner

Jærn-, Staal- og Trækisbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

1/2s 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. 8.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

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

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.

Sterste Lager af **brugte Skibsinventarier.**

Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

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

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

Telegramadresse

C. L. Seifert

— i bedste Kvaliteter —
Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon

Central 297

" 1297

" 2197

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

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

til salg Vestergade 27.

Styrmandselever

til C. K. Hansens Dampskibsselskaber.

Da det første Hold Elever nu sendes til Navigations-skolerne, er der i denne Maaned Plads for 6 ny Elever til Skoleskibet „Rosenborg“. Betingelserne er som sædvanlig. Der kan yderligere antages 4 Navigatorer, som mangler Sejlads. og som i vore Skoleskibe indøves i en Styrmands Gerning. Man henvender sig i Skibsinpektionen Toldbodvej 15.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Merkur“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 17. Marts Kl. 3^{1/2} paa Selskabets Kontor, Herluf Trollesgade 28, 2. Sal, med følgende

DAGSORDEN:

1. Beretning om Selskabets Virksomhed i det forløbne Regnskabsaar.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab for 1914 til Decharge
3. Forslag om Lovændringer.
4. Valg af et Medlem til Bestyrelsen i Stedet for det efter Tur fratrædende Medlem.
5. Valg af 2 Revisorer.

København, den 3. Marts 1915.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Vulcan“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 17. Marts Kl. 3 paa Selskabets Kontor, Herluf Trollesgade 28, 2. Sal, med følgende

DAGSORDEN:

1. Beretning om Selskabets Virksomhed i det forløbne Regnskabsaar.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab for 1914 til Decharge.
3. Forslag om Lovændringer.
4. Valg af et Medlem til Bestyrelsen i Stedet for det efter Tur fratrædende Medlem.
5. Valg af 2 Revisorer.

København, den 3. Marts 1915.

Bestyrelsen.

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
Bunkerdepot.

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT
Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kræner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.

ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

Slagterforretningen
„JOMSBORG“
ARHUS, vis A vis Ballebroen.
Alt Kød og Deilkatesserer til
Skibsproulantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

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

Bjørch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensens.
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 K.

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 6. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Handelsministeriet angaaende Besættelsen af Posten som ulønnet dansk Konsul i Port of Spain, Trinidad. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Konsul i Padang paa Sumatra. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra Samme med Meddelelse om, at det amerikanske Toldkrydsvæsen i det kommende Foraar vil genoptage den i London-Konventionen af 1914 angaaende Forholdsregler til Sikring af Menneskeliv paa Søen fastsatte Is-Eftersøgnings- og Observationstjeneste i det nordlige Atlanterhav. — Skrivelsen toges til Efterretning.

4. Skrivelse fra Samme med Eksemplar af en den svenske Rigsdag forelagt kgl. svensk Proposition angaaende en ændret Affattelse af Sølovens § 85. — Sagens endelige Behandling udsattes.

5. Skrivelse fra Udenrigsministeriet med Eksemplar af Bekendtgørelse af 20. Februar d. A. om en mellem Danmark og Bulgarien ved Noteveksel af 28. Januar d. A. truffet Overenskomst om gensidig Behandling som mestbegunstiget Nation, for saa vidt angaar Varer og Skibsfart. — Skrivelsen toges til Efterretning.

6. Skrivelse fra Samme med kgl. italiensk Dekret af 21. Januar d. A. angaaende Rekvisition af italienske Handelsskibe i Almenvællets eller Statens Interesse. — Skrivelsen toges til Efterretning.

7. Skrivelse fra Samme angaaende et af det engelske Admiralitet udstedt Forbud mod Sejlads i Nordkanalen til det Irske Hav. — Skrivelsen toges til Efterretning.

8. Skrivelse fra Handelsministeriet med en af Børskonsulent J. Schovelin udgivet »Beretning om offentlige Oplysningsinstitutioner til Udenrigshandelens, særlig Eksportens Fremme«, der bl. a. indeholder Forslag til Oprettelse af en lignende Institution her i Landet. — Sagens endelige Behandling udsattes.

9. Skrivelse fra Maskinmestrenes Forening med Henstilling om, at Repræsentationen ved en Henvendelse til Regeringen søger opnaaet, at denne yder sin Støtte til, at de under Skibsførernes, Maskinmestrenes og Styrmandenes Organisationer hørende Havariforsikringer sættes i Stand til at kunne yde Erstatning for Forlis, foraarsaget ved Krigen. — Sagen henvistes til Forhandling mellem de interesserede Parter.

10. Skrivelse fra Handelsministeriet med Meddelelse om, at alle Skibe, der sejler fra danske Havne og som skal passere Panamakanalen, skal være forsynet med et af det amerikanske Generalkonsulat udfærdiget Sundhedspas. — Skrivelsen toges til Efterretning.

11. Skrivelse fra Samme med Eksemplar af Kielerkanalens Aarsberetning for 1913. — Skrivelsen toges til Efterretning.

Kjøbenhavn, den 11. Marts 1915.

Af Aarsberetningen for 1914 fra Generalkonsulatet i London (Indberetning fra Generalkonsul Valdemar Faber, dateret den 14. Januar 1915) gengiver vi følgende:

Nærværende Aarsberetning maa som Følge af de politiske Begivenheder i de sidste fem Maaneder af Aaret nødvendigvis i mange Henseender blive væsentlig forskellig fra tidligere Beretninger. Den normale Udvikling

i saa godt som alle økonomiske Forhold afbrødes brat ved Begyndelsen af August Maaned, og det kommercielle Livs forskellige Funktioner antog ny Former, ja standsede i visse Tilfælde fuldstændig.

Oversigten over Handelen for Aaret 1913 var saa tilfredsstillende, at det var umuligt at vente, at en saadan Forøgelse kunde fortsættes, og efterhaanden som Aaret 1914 skred frem, mærkedes der mere og mere en almindelig Nedgang i Handelen. Statistiken for de første syv Maaneder, sammenlignet med samme Tidsrum i 1913, viser en Tilbagegang paa £ 5,241,000 i Indførsel, £ 4,357,000 i Udførsel af indenlandske Varer og £ 265,000 i Genudførsel, d. v. s. henholdsvis 1,2 pCt., 1,4 pCt. og 0,4 pCt.

Krigen kom den 4. August, og Handel, Industri og Finansforhold blev Verden over kastet over Ende som aldrig før i Mands Minde, og der indtraadte et Kaos i Finans- og Handelsverdenen; men forskellige Nødsforanstaltninger toges af Staten med priselig Hurtighed. Det er ikke for meget sagt, at den hurtige Genoprettelse af Orden efter det første Kaos og Tilbagevenden til næsten normale Handelsvilkår skyldes, næst den britiske Flaades Overlegenhed, de vise og vidtskuende Forholdsregler, som saa hurtigt blev truffen af Regeringen med loyal Samvirken af Lederne i Finans-, Handels- og Industri-verdenen.

At Storbritanniens Handel i saa høj en Grad har bevaret sin Ligevægt under en Krig, hvori ikke mindre end 9 Stater er indviklet, er ganske vidunderligt, selv om Tallene for Omsætningen med Udlandet viser en betydelig Nedgang imod i Fjor.

I Anledning af den Knaphed, der findes paa Tonnage for Øjeblikket, nærmest fremkaldt ved den udstrakte Brug, Regeringen for Tiden gør af Koffardiskibe, opstod der en Diskussion paa et Møde i Liverpool Handelskammer for nogen Tid siden. Det blev her fremhævet, at straks før Krigen udbrød var f. Eks. Fragten paa Tommer (pitch pine) 70/ pr. Standard sammenlignet med Fragten i Dag 200/ pr. Standard; dette betyder en Prisforhøjelse af 10 d. pr. Kubikfod. Det blev foreslaaet, at Priseretten skulde søge hurtigst muligt at sælge de fra Fjenden tagne Dampere og Sejlskibe.

For første Gang siden Krimkrigen holdtes der den 5. Januar 1915 Auktion i London over Dampskibe, der var opbragt som Priser under Krigen. Salget gjaldt fem tyske Dampere, og der bødes saa ivrigt, at selv de i Forvejen høje Forventninger om gode Priser blev langt overtruffet. Det samlede Beløb, der kom ind ved Auktionen, var £ 130,818.

Allerede en Maanedstid forinden var Bortsalget af de af den britiske Flaade opbragte Sejlskibe begyndt, idet den første Auktion over saadanne afholdtes den 2. December i »The Baltic« i London. Ved denne solgtes fire Sejlskibe.

Iøvrigt er der solgt Sejlskibe ved en Række senere Auktioner i London og Liverpool, som stadig fortsættes.

Neutrale Magters Undersaatter har Adgang til at købe ved disse Auktioner, men enhver Køber maa afgive en Erklæring om, at han ikke er Undersaat i en mod England fjendtlig Stat og ej heller optræder fra nogen saadan.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Paa det kgl. Søkort-Arkiver udkommet: Forandringer og Tilføjelser Nr. 5 til Den Danske Lods, 7. Udgave 1910, sluttet med »E. f. S.« Nr. 5 for 1915. Forandringer og Tilføjelser Nr. 2 til Fortegnelse over Fyr- og Taagesignationer i Kongeriget Danmark med Bilande, 1913, sluttet med »E. f. S.« Nr. 78 for 1914. Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til Fortegnelse over Danske Sømærker 1914, sluttet med »E. f. S.« Nr. 5 1915. Forandringer og Tilføjelser Nr. 2 til Den Danske Havnelods, 7. Udgave 1913, sluttet med »E. f. S.« Nr. 6 for 1915. Forandringer

og Tilføjelser Nr. 4 til Den Islandske Lods, 3. Udgave 1911, sluttet med »E. f. S.« Nr. 9, for 1915. Forandringer og Tilføjelser Nr. 5 til Den Færoiske Lods, 3. Udgave 1907, sluttet med »E. f. S.« Nr. 8 for 1915. Udleveres gratis ved Henvendelse til Søkort-Arkivet.

Miner der odelægges af Isen. Fra Rauno meldes, at der den 3. ds. er eksploderet 10 Miner i det derværende Farvand, paa Grund af at Isen var kommet i stærk Bevægelse.

Man havde allerede sidste Efteraar haabet, at Isen skulde rense de finske Farvande for Miner, og dette synes at skulle slaa til.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Fyns Kreds

aftoldt den 7. ds. Generalforsamling paa Troense Badehotel, hvortil der havde indfundet sig 60 Medlemmer.

Bestyrelsens Formand, Mægler H. A. Hansen, Thuro, bod velkommen, idet han udtalte sin Glæde over, at der trods den ulykkelige Krig, som nu var ført i over syv Maaneder, ikke var gaaet nogen tabt for Foreningen.

Til Dirigent valgtes Kaptajn Severin Andreasen, Thuro.

Regnskabet

fremlagdes af Kassereren, Synsmand C. Christiansen, Svendborg.

I Fyns Kreds var der i Regnskabsaaret indtegnet 154 Skibe med 22,402 Reg.-Tons. Udgaet var 2 Skibe med 78 Reg.-Tons. Indmeldt var 4 ny Skibe.

Til Hovedforeningen var indbetalt i Kontingent Kr. 2,940.80.

Kredsens Regnskab viste følgende Indtægter: Kassebeholdning Kr. 1,496.99, Kontingent af Medlemmer og Skibe i Søassurance Kr. 288.12, andre Medlemmer og passive Medlemmer Kr. 85.77, Renter Kr. 65.03, ialt Kr. 1,935.91.

Udgifterne var: Moder Kr. 30.50, Generalforsamling Kr. 15.00, Forskelligt Kr. 38.26, Rejsudgifter Kr. 95.00, Kassererens Løn Kr. 100.00, ialt Kr. 278.76; Kassebeholdning Kr. 1,657.15.

Valg.

Til Medlemmer af Bestyrelsen genvalgtes enstemmig ved Haandsoprækning Synsmand C. Christiansen og Skibbygmester Z. Th. Jacobsen, Troense.

Til Revisorer genvalgtes Købmand A. E. Hansen, Svendborg, og Kaptajn L. Andreasen, Thuro.

Formanden aflagde følgende Beretning om

Aarets Virksomhed.

Siden sidste Generalforsamling er der indenfor vort Erhverv foregaaet saa store Forandringer paa Grund af den frygtelige Krig, som har hærget Evropa, at dette Erhverv er bleven lammert, og indenfor Organisationen har disse Forhold haft en Indflydelse paa Ændringer af vore Love og Vedtægter som aldrig før. — Virksomheden har som Følge af Krigen været inde paa Omraader, som vi ikke tidligere har kendt eller været berørt af.

Af Søfartslove staaer Ændring af Lodspligten i Overvejelsesernes Tegn, men det tør være vanskeligt at komme til noget positivt Resultat, idet den største Del af Sejlskibene har været oplagt i 5 Maaneder af Proveaaret.

Lov om Ændring i Navigationsvæsnet er efter mangeaarige Forhandlinger i Kommissionen passeret gennem Landstinget, og der er i Folketinget, hvor Forslaget nu befinder sig, tænkt paa ret betydelige Ændringer, der, saavidt man har forstaaet, ikke er i Disfævor af Erhvervets Interesser eller tidligere Standpunkter.

Som omtalt ved sidste Generalforsamling har der i Forening med Ærøekredsen og Hovedbestyrelsen været arbejdet paa og ført Forhandlinger om mere ensartede Certepartier, særlig Korncertepartier, Ændringer i Strejkeklausuler, Adressekommission, Diskonto af halv Fragt m. m., og her har Bestyrelsen i Forbindelse med Ærøekredsen samt Hovedforeningen gennem Sekretæren arbejdet disse Sager, der fremdeles staaer paa Forhandlingens Stadium.

Siden Krigens Begyndelse har Bestyrelsen staaet i Kontakt og Forhandling med Hovedbestyrelsen, Ærøekredsen og Handelsministeriet om Krigsforsikringen, der blev ordnet paa tilfredsstillende Maade efter Gensidighedsprincip med delvis Tilskud fra Staten i Tilfælde af Underbalance ved endelig Opgørelse.

Cirkulærer, hvoraf der har været mange dels fra Handelsministeriet, Indenrigsministeriet og Krigsforsikringen, har været offentliggjort i de lokale Blade, for saa vidt de havde Betydning for Skibe, der var i Fart. En Del af Cirkulærene omhandlende Mineløber, spærrede Havne, Lodsforpligtelser, Ruter, der skulde følges, Krigskontrabande, Attester fra Aflader og Modtager af Ladninger m. m. har været fortrolige og meddeltes kun de Redere, der havde Interesse deraf.

Iøvrigt har Bestyrelsen varetaget Kredsens Interesser efter bedste Evne, ligesom det er mig kært at kunne udtale, at Forhandlinger med Ærøekredsen, samt Sekretæren, Kaptajn Minor Rasmussens Deltagelse og Initiativ i Arbejdet, har været af megen Interesse.

Forhandling.

Sekretær Minor Rasmussen, Svendborg, knyttede nogle Bemærkninger til Formandens Beretning. Ved Krigens Udbrud blev forskellige Skibe liggende i de krigsførende Landes Havne. Udenrigsministeriet tilbød sin Assistance ved Hjemfarten, men Tilbudet blev næppe modtaget af nogen. — I Rusland ligger 24 Skibe med en Erstatningssum af 65,000 Kr. Erstatningen blev jo sat til 6 pCt. og foreløbig til 1. Maj. Der er næppe Tvivl om, at den nu maa forlænges, og der bliver da nok Krav om en noget højere Procent.

Taleren omtalte Forhandlingerne om Navigationsvæsnet, Havne- og Brotrakster og Besøjlingen af Randers og Mariager Fjorde. Man skulde gerne saa vidt muligt have ensartede Bestemmelser i danske Havne.

Om Rederbeskatning var forhandlet med Landsover-skatteeraadet, og man kunde nok vente, at Partsrederier blev fri for Skat. Til Handelsministeriet er indgivet Andragende om at faa indkaldte Navigatorer hjemsendt snarest muligt, og Ministeriet havde vist sig velvilligt her.

Angaaende Anløbningen af Kirkwall havde man anmodet Handelsministeriet om at udvirke Lempelser, men de engelske Bestemmelser var endnu ret uklare.

Et Spørgsmaal, der nu stod paa Dagsordenen, var Tonsbefragtningen i Stedet for Keel, saa man fik shillings i Stedet for Pund. Hvis Rederne vilde sætte noget ind paa det, maatte det kunne gennemføres.

Hvad de »fortrolige« Meddelelser, Formanden omtalte, angaar, kunde man læse dem samtidig i de norske Blade. Det maatte bero paa et forskelligt Syn hos den norske og danske Regering.

Der var indgivet et Forslag om Ændring i Søfolks Forsikring, saa man kunde faa mere ensartede Regler. Redernes Bidrag til Livsforsikringen var steget 40—50 pCt., og Staten burde maaske tilskyde noget mere end hidtil.

Formanden takkede Minor Rasmussen for dennes Belysning af de forskellige Spørgsmaal. Taleren havde netop begyndt at slutte Fragt for Tons i Stedet for Keel. Tiden var netop nu til at gennemføre det. Med Hensyn til Ulykkesforsikringen var de 4,000 Kr. nu forholdsvis ikke mere end de 2,800 Kr. ved Lovens Ikrafttræden. 6,000 Kr. for Invaliditet kunde ogsaa være meget passende. Skibsrederne maatte finde sig i Forhøjelsen af

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Dampfæstelsensloven hørende Stibe og Fartøjer. Henhold til Forskrifterne for de under Dampfæstelsensloven hørende Stibe 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 Sekundor, staar disse i Parentes, snarere 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. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

273. Danmark. Sundet, Lille-Grund NW. Sømærke atter i Orden. 55° 32' (20") N. 12° 44' (30") E.
Vintersømærket *Lille-Grund NW* er atter i Orden. 55° 32' (20") N. 12° 44' (30") E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/24. København 1915.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

274. Sverrig. Kattegat, Uddevalleden. Løfsbergot. Fyr tændt.
(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 9/119. Stockholm 1915.)
Paa *Løfsbergot* paa S.-Siden af *Byålsens* Munding er tændt et hvidt, rødt og grønt Lyufyr, der viser To-Lyn hver 6s. Lyset er:
1. grønt i Pejlinger fra 54° til 60°;
2. hvidt i — — — — — 60° — 65°;
3. rødt i — — — — — 65° — 70°;
4. hvidt i — — — — — 70° — 144°.
Flammens Højde: 12 m. Synsvilde: 11 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Linseapparat af 6te Orden. Hvidt Fyrhus. 58° 20' 53" N. 11° 55' 00" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/1639, pkt. B. København 1914.)

275. Norge. Skagerrak. Kristianiafjord. Frederiksstad. Barkedalsrenden. Sømærke udlagt.
(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/57. Kristiania 1915.)
En rød Støge er udlagt i 8,1 m Vand paa E.-Kanten af 7,8 m (25 Fod) Grunden i *Barkedalsrenden, Østerløven*. 3 à 4 m fra Støgen er Dybden 10 m. Dybtgaaende Skibe skal gaa mellem denne Støge og den sorte Støge paa *Øregrunden*. Den røde Støge: 59° 11' 08" N. 10° 57' 20" E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

276. Nordsøen. Advarsel med Hensyn til Miner.
(„Notice to Mariners“ Nr. 149. London 1915.)
Paa Grund af Miner tilraades det de Søfarende indbragende at benytte *London Trinity House* Lods ved Sejlads mellem *Great Yarmouth* og den *engelske Kanal*. Det er farligt at komme ind paa det Areal, som ligger mellem Breddeparallellerne paa 51° 15' N. og 51° 40' N. og mellem Meridianerne paa 1° 35' E. og 3° 00' E.

290. Malta. Bestemmelser for Besøging.

„Bericht am Zeevarenden“ Nr. 35/32. „s-Gravenhage 1915.)
Alle Handelskibe, som ønsker at anløbe *La Valetta*, skal først anløbe Undersejls-Ankerpladsen enten i *Marsa Scirocco*, c. 35° 49' N. 14° 33' E., eller i *St. Pauls* Bugt, c. 35° 58' N. 14° 25' E.

Man bør ikke nærme sig *Malta* om Natten; kun Adgangen til og Afgangen fra Undersøges-Ankerpladserne er tilladt hele Døgnet igennem.

Om Natten maa ikke komme *La Valetta* Havn nærmere end 6 Sm fra *St.-Elmo* Punt. Skibe, som overtæder dette Paabud, udsætter sig for Beskydning.

Man bør holde godt Udkig efter Signaler fra Signalstationerne *Sila, Gargur* og *Dingli* paa *Malta* og *Gwarden* paa *Gozo* samt fra Vagtskibene.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 77/2450. København 1914.)

291. Italien S.-Kyst. Taranto. Fyr midlertidig tændt.

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 64/159. Genova 1915.)
Paa Hovedet af den E.-lige Mole, som er under Bygning ved Handelshavnen, er midlertidig tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. *Taranto*: c. 40° 27' N. 17° 13' E.

292. Italien S.-Kyst. Gallipoli. Rafo. Fyr tændt.

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 64/160. Genova 1915.)
Det ny Fyr paa Grunden *Rafo* er tændt. *Gallipoli*: 40° 03' 1/2' N. 17° 58' 3/4' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/229. København 1915.)

293. Italien E.-Kyst. Trani. Fyr forandret.

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 36/205 og 63/153. Genova 1915.)
Fyret paa det E.-lige Molehoved er forandret til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 15s., Lys 10s., Mørke 5s. Synsvilde: 4 Sm. 41° 16' 45" N. 16° 25' 30" E.

294. Østerrig-Ungarn. Lagosta. S. Michele. Havn og Fyr ødelagt.

(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 9/302. Pola 1915.)
Havnen kan foreløbig ikke benyttes. Det røde, faste Fyr paa W.-Enden af Kajen er slukket paa Grund af Bestadigelse. 42° 46' 13" N. 16° 53' 7" E.

295. Tunis. Port de Sousse. Fyr forandret.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 38/188. Paris 1915.)
I det hvide, faste Fyr paa Hovedet af den store Mole er indsat en grøn Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 148° til 284°. 35° 49' 31" N. 10° 39' 03" E.

296. Tunis. Bizerte. Oplysning om Fyr.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 38/187. Paris 1915.)
Det hvide Anduvningsfyr med En-Formørkelser paa Bølgebryderens S.-lige Molehoved er atter tændt. Flammens Højde: 14 m.
Det grønne, faste Fyr paa N.-Molens Hoved er atter tændt. Flammens Højde: 11 m.

Det røde Fyr paa Bølgebryderens N.-lige Molehoved er endnu ikke tændt.

Bizerte: 37° 16' 1/2' N. 9° 54' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 26/1314 og Nr. 8/214. København 1914 og 1915.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

297. England. Blokade af tysk Øst-Afrika.

(„Bericht am Zeevarenden“ Nr. 35/326. „s-Gravenhage 1915.)
Den *britiske* Regering har erklæret *tysk Øst-Afrika* mellem Breddeparallellerne paa 4° 41' S. og 10° 40' S. og de udenfor liggende Øer for blokeret fra 1ste Marts 1915. Neutrale Skibe kan forlade den blokerede Kyststrækning indtil 4 Dage efter Blokadens Begyndelse.

Breddeparallellen paa 51° 54' N. maa — saavidt det vides — fremdeles be-
tragtes som S.-Grænsen for det nordlige Minrefelt.

Skønt disse Grænser er angivne som Grænser for de farlige Zoner, maa man ikke
formode, at Sejladsen er absolut sikker i nogen Del af de S.-lige Farvande i *Nordsøen*.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 68/228. København 1914.)

277. Norge. Løka. Einafaldene. Sømærke udlagt.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/37. Kristiana 1915.)
Paa N.-Siden af *Einufaldene* er udsat en Stage. 65° 09' 15" N. 11° 20' 15" E.

278. Norge. Trondhjemsfjorden. Agdenes. Røisa. Midlertidige Lanterner.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/37. Kristiana 1915.)
I den mørke Del af Døgnen tændes indtil videre 1 hvid Lanterne paa Jernsejlen
ved *Røisa* og 1 hvid Lanterne ved Husene paa *Røisa*. Fyrhulen, som dannes af disse 2
Lanterner, peges omtrent mod *Betan*. Jernsejlen ved *Røisa*. 63° 37' 21" N. 9° 37' 00" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 76/218. København 1914.)

279. Norge. Bergen. Hjeltefjorden. Haugslandsøsen. Grunde rapporteret.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/38. Kristiana 1915.)
I Sundet mellem *Sundvær* og *Rølsøerne* er rapporteret flere læge Grunde. Fur-
vandet vil blive nærmere undersøgt. 60° 25½' N. 5° 05½' E.

280. Holland. Zeegat van Vlissingen. Lodstvang.

(„Bericht aan Zeevaarnden“ Nr. 36/33. s. Gravenhage 1915.)
S. for *Walvosschaart* er al Skibsfart uden Lods forbudt V. for Linien, som for-
binder Lytstønde Nr. 3 i *Sardijngat* med *Nieuwe-stans* Bagfyr. Lytstønde Nr. 3: 51°
26½' N. 3° 34' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/169. København 1915.)

281. England. Lowestoft. Vrag almærket.

(„Notice to Mariners“ Nr. 150. London 1915.)
Vraget af Fartøjet *Princess May* med en Mast over Vandet ligger 0,4 Sm 114°
(misv. SE. 5/8 E.) fra *Clyffe House* (kendeligt Taarn) ved *Corton*. En grøn Vragtønde
er udlagt c. 30 m F. for Vraget.

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

282. Frankrig. Estuaire de la Somme. Tønde flyttet.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 36/185. Paris 1915.)
Den røde Spidstønde Nr. 2 med Kegel, som er Anduvningstønde til *Somme* NW.-
Pas, er flyttet c. 1000 m S. efter og ligger nu paa 50° 15' 05" N. 1° 30' 29" E.

283. England. Dover. Undersøgelses-Ankerplads nedlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 146. London 1915.)
Den W.-lige Undersøgelses-Ankerplads, W. for *Admiralty Pier*, er nedlagt. 51°
06½' N. 1° 18½' E.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

284. Atlanterhavet. Is-Patrouilleskib.

(„Notice to Mariners“ Nr. 7/370. Washington 1915.)
Den amerikanske Toldkutter *Seneca* er stationeret ved *Newfoundland* for at obser-
vere Isforholdene. Naar den har faaet Føling med Isen, afsender den daglig radiotele-
grafisk 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 *Bugelsk*, saa kort som muligt, i følgende Orden: 1)
Is (Bjerg eller Mark). 2) Dato. 3) Klokketallet (75° W.). 4) Br. 5) Lgd. 6) Andre Op-
lysninger om nedveudgt.

Naar Isen kommer længere S. efter, vil der blive udlagt endnu et Patrouilleskib.
Seneca's Kaldesignal er NRE, den benytter Bølgehødder paa 300, 600 og 750 m.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/482. København 1914.)

285. Afrika. Nunez Floden. Tønde udlagt.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 13/55. Paris 1915.)
En rød og sort stribet Spidstønde med Balon er udlagt i 6 m Vand c. 5 Sm S.
for *tonzalés* Skærene. 10° 18' 30" N. 14° 43' 15" W.

286. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Barnegat Inlet S. Vrag.

(„Notice to Mariners“ Nr. 7/375. Washington 1915.)
Damperen *Zulia* rapporterer at have observeret en Mast c. 2 m over Vandet —
i Begyndelsen af December 1914 og i Slutningen af Januar 1915 — c. 28 Sm S. t. E.
for *Barnegat* Fyr. Omtrentlig Plads: 39° 18' N. 73° 57' W.

287. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Amærkning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 7/376. Washington 1915.)
1. *Cape May Channel*. a) *Eph Shoal Outer End* Spirtønde 2 E S er inddraget.
b) *Cape May Spit* Tønde 2 er flyttet c. ½ Sm SE. efter; den ligger nu i 4½ m Vand
ved SE-Enden af Grunden, 48½° (misv. NE. t. E.) fra *Cape Henlopen* Fyr og 150°
(misv. SSE.) fra *Cape May* Fyr. c) *North Shoal* Tønde 3 er flyttet c. 275 m i Retning
67° (misv. E. t. N. 7/8 N.) og ligger nu ved NE-Enden af Grunden. d) *Manning Shoal*
vandret strubede Stumpstønde er inddraget. e) *Crow Shoal* Tønde 8 er flyttet c. 280 m
i Retning 135° (misv. SE. 3/4 S.) og ligger nu i 5½ m Vand ved S-Enden af
Crow Shoal.
2. *Overfalls Channel*. *Overfalls Outer End* Tønde 1 er flyttet c. 275 m i Ret-
ning 270° (misv. W. 3/4 N.) og ligger nu ved NE-Kanten af Grunden.
3. *Delaware Bay Entrance*. *South Shoal Linnp* Spidstønde 4 er udlagt i c. 9 m
Vand W. for en 4½ m Palle c. 1 Sm NNW. for *South Shoal* Klokketønde 4, 209½° (misv.
SW. 5/8 S.) fra *Cape May* Fyr og 156½° (misv. S. t. E. 5/8 E.) fra *Brandywine*
Shoal Fyr.
Cape May Fyr: 38° 55' 59" N. 74° 57' 39" W.

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

288. Brasilien. Barra Grande—Maceio. Rev. Advarsel.

(„Bericht aan Zeevaarnden“ Nr. 36/337. s. Gravenhage 1915.)
1. Mellem *Maceio* og *Porto de Pedras* er rapporteret Rev paa a) c. 9° 10' S. 35°
09' W. og b) c. 9° 38' S. 35° 28' W.
2. Man bør kun nærme sig Kysten mellem *Barra Grande*, 9° 02' S. 35° 16' W.
og *Maceio*, 9° 40' S. 35° 42' W. med største Forsigtighed inden for en Afstand af 13 Sm.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 76/218. København 1914.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

289. Sicilien N.-Kyst. Kap Orlando. Fyr forandres.

(„Avisi ai Naviganti“ Nr. 63/148. Genova 1915.)
Om kort Tid forandres Fyret paa *Kap Orlando* til at vise hvidt Ef-Blink hver
9s., Blink 3s., Mørke 6s. 38° 09' 52" N. 14° 45' 00" E.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øe.

No. 92. Bay of Bengal—Burma. Moulmein river entrance—Alteration in position of Goodwin sands buoy. Former Notice No. 709 of 1914. New position. At a distance of one mile south-eastward of its former position. Lat. $16^{\circ} 09' 10''$ N., long. $97^{\circ} 30' 55''$ E., on chart No. 1845. Description. Red conical buoy, marked "G. S." in white, with a red globular cage as topmark. (Notice No. 92 of 1915, dated 6th February.)

Charts affected. No. 1845. Moulmein river and approaches. No. 3481. Moulmein river to Yé river. No. 823. Korouge island to White point. Publication. Bay of Bengal Pilot, 1910, page 488.

No. 119. Borneo, East Coast—Makassar Strait. Sambergelap islands—Light established. Position. On the most westerly island, known as Butou Butona. Lat. $3^{\circ} 39' 30''$ S., long. $116^{\circ} 35' 40''$ E., on chart No. 2637. Abridged description. Lt. Gp. Fl. (3) ev. 10 sec., 69 ft., vis. 13 m. Details: Character. A group flashing white light, showing a group of three flashes every ten seconds, thus:

Flash,	eclipse,	flash,	eclipse,	flash,	eclipse.
$\frac{7}{10}$ sec.	$\frac{7}{10}$ sec.	$\frac{7}{10}$ sec.	$\frac{7}{10}$ sec.	$\frac{7}{10}$ sec.	$\frac{7}{10}$ sec.

Elevation. 69 feet. Visibility. 13 miles; obscured by the adjacent islands from 261° (S. 79° W. Mag.) to 266° (S. 84° W. Mag.), and from 286° (N. 76° W. Mag.) to 306° (N. 56° W. Mag.). Structure. White iron framework, 46 feet in height. Variation. 2° E. (Notice No. 119 of 1915, dated 18th February.)

Charts affected. No. 2637, Makassar strait, south part. No. 941b, Eastern archipelago, sheet II. No. 2759a, Australia, northern portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 1072a. Eastern archipelago Pilot, Part II., 1913, page 344.

No. 126. Japan—Nipon, Gulf of Tokyo. Haneda—Alteration in light. Position. On edge of bank off Haneda su (Kawa saki). Lat. $35^{\circ} 31\frac{1}{4}'$ N., long. $139^{\circ} 47\frac{1}{2}'$ E. New abridged description. Lt. Dec. Gm. ev. 7 sec., 40 ft., vis. 11 m. Alteration. The occulting white light has been replaced by an occulting green light every seven seconds, thus:

Light,	eclipse.
4 secs.	3 secs.

Remarks. The light has a power of 200 candles. (Notice No. 126 of 1915, dated 20th February.)

Charts affected. No. 3548, Yokohama to Uraga. No. 2657, Gulf of Tokyo or Yedo. No. 996, Kii channel to Tokyo. No. 3354, Tokyo to Sandai bay. No. 2347, Nipon, Kiusiu, and Shikoku ek. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 2061. Japan Pilot, 1914, page 210.

No. 127. Eastern Archipelago—Flores Island. Rinja island, north coast—Existence of a shoal. Position. In the channel southward of Panitia island. Lat. $8^{\circ} 36' 24''$ S., long. $119^{\circ} 45' 08''$ E., on chart No. 3756. Depth. $6\frac{1}{2}$ fathoms. Remarks. The shoal has not been closely examined and less water may therefore exist. Note. A note "Not examd. (1915)" is to be inserted on the charts against this shoal. (Notice No. 127 of 1915, dated 20th February.)

Charts affected. No. 3756, Linta and Molo straits. No. 1696, Lombok to Flores. Publication. Eastern Archipelago Pilot, Part II., 1913, page 255.

deres Udgifter til Forsikring. Andre Erhverv sikrede deres Arbejdere højere Forsikring nu end før, det maatte Skibsrederne ogsaa. Desuden var Dampskibene gaaet foran her, og Sejlskibene maatte følge med. Der blev næppe mere end den omtalte Halvdel at faa af Staten.

Minor Rasmussen bemærkede, at naar Rederne kunde vare tilfreds med Statens Støtte her, kunde andre sagtens være det. Taleren omtalte nærmere enkelte Forhold ved Krigsforsikringen, som ikke ønskedes refereret.

Formanden antog, at der ved Forsikringen maatte skelnes mellem dem, der havde Forsørgelsespligt overfor Familie, og de Søfolk, der stod ene.

Minor Rasmussen tilføjede, at det var nødvendigt at følge i Dampskibenes Køl vand med Hensyn til Krigsforsikringen.

Dirigenten sluttede nu Generalforsamlingen med Ønsket om, at man til næste Aar maatte samles under bedre Forhold ud ad til, og ogsaa ind ad til, idet Sejlskibsfarten, selv om Fragterne er høje, maa stagnere, fordi Bemandingen af flere forskellige Aarsager mangler.

Dirigenten udbragte et Leve for Sejlskibsrederi-Foreningen, og Forsamlingen takkede Dirigenten ved et Leve.

Fragtmarkedet.

I Ugens Løb er der ikke indtraadt større Forandringer udover, at Risfragterne steg op til c. 85/ for tidlig Lastning. Evropæisk Tonnage i Østen er særdeles knap, og flere japanske Trampdampere sluttedes til 80/ à 85/

for Ris. Fra Kurrachee meldes, at der er udstedt Ud-førselsforbud for Hvede, foreløbig indtil Aarets Udgang. Fra U. S. og La Plata fragtedes der betydeligt mindre end i nærmest foregaaende Uger, og Tendensen er ikke saa fast, i hvert Fald ikke hos de skandinaviske Befragtere. I La Plata Distrikterne har der været en Del daarligt Vejr, hvilket hindrede Befragtninger efter en større Skala, da Rederne ikke er tilbøjelige til at sætte Fragterne ned. For Kul ud til La Plata er Fragterne steget til c. 30/ fra Wales pr. prompt, i andre Retninger ligger de nærmest uforandret med meget fast Tendens og en god Efterspørgsel. Blandt de sidste Betragtninger nævner vi som følger:

Østen. Ris fra Kohsichang 85/ London eller Liverpool pr. Marts—April, 80/ pr. Maj—Juni, 80/ fra Saigon til U. K. eller Frankrig pr. Marts—April. Kalkutta 62/6 Død vægt til udsøgt Havn U. K. og fra Bombay 57/6 til to Pladser Middelhavet.

Middelhavet. Salt Torrevieja/Kalkutta 25/ (6.000 Tons) pr. Marts, 28/9 Cadiz/Buenos Aires (3.600), prompt. Fosfat Sfax/Nantes Fres. 23 f. o. b. (4.000). Bomuldsfrø etc. Aleksandria/London eller Hull 22/ à 23/ pr. 60 Kbf., Marts. Erts 8/3 Algier/Cardiff, 14/ Tyne Dock. Fra Bilbao 8/6 Cardiff (5.400), 11/6 Newport River, 14/6 Middlesbro (2.000—4.000).

Nordamerika. Tungt Korn fra Northern Range 10/6 à 11/ til fransk Atlanterhavshavn pr. Marts. 10/ à 10/3 pr. April, c. 8/ pr. Qr. Havre. Til Skandinavien sluttes saa godt som intel for Øjeblikket. Fra Golfen betalles 10/9 à 11/ for tungt Korn til Marseille. 12/ Vestitalien, 12/6 Piræus. Kul Norfolk/Neapel 45/, Baltimore/Marseille 43/ Marts—April.

Sydamerika. Fra San Lorenzo Grænsen 75/ à 80/ til Skandinavien pr. April. Fra Buenos Aires eller La

Plata 62/6 à 65/ til U. K. pr. April—primo Maj, c. 75/ Middelhavet. Fra Bahia Blanca 75/ à 77/6 Middelhavet pr. Marts—April. For Nitrat betalles 80/ Chile/Vladivostok (5.500) pr. April.

Kulfragterne. Fra Cardiff eller Newport 14/9 Le Havre, 16/ Rouen, 19/ à 20/ Lissabon, Fres. 20 Bordeaux, 30 Algier, 36 Marseille, 28/6 Barcelona, 33/6 Genua etc. 30/ Port Said, 21/6 Las Palmas, 30/ River Plate. Fra Østkysten 20/ à 22/ til Danmark eller Sydsverig, 15/6 London, 25/ Ronen, 30/ Bordeaux, 23/ Lissabon, 40/ Barcelona, 43/ à 43/6 Genua, 26/ Las Palmas.

(Skrevet den 9. Marts 1915.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge Vest paa sluttes der, trods høje og noget stigende Fragt-rater, kun faa Skibe efterhaanden som Besætningen erholdes.

Der er betalt 50/ for Trælast fra Østnorge til Østskotland og andre Ture i Forhold, men højere Fordringer refuseres. Returfragter Vest fra er ligeledes stigende og Kulfragter fra Østbritannien noteres 20/ à 22/ pr. Ton til Danmark og Østnorge, men Tønnen er lang paa alle Havne og Køb vanskelig ligesom Priserne er betydelig højere.

Angaaende de mindre Skibe har ingen Bedring været at opvise siden sidste Beretning. Nordtyskland har saa godt som intet af Interesse, kun Lübeck og Wismar slutter lidt fra Tid til anden. Sverig noterer f. Eks. fra Halmstad nogle Trælaster, særlig til Jylland til Minimalrate, ligesom ogsaa Sydsverig udbyder Sten til Tyskland og Trælast til Danmark og slesvigske Havne til 12 à 13 Øre; de svenske Sundhavne noterer enkelte Lervarelaste til smaa Rater, saaledes til Horsens 3½ Kr., Limfjorden 4 Kr. Danmark er fra Provinserne lige flod; ogsaa med Cement og Kalksten er det smaat; og hvad Kjøbenhavn angaar, er der nu for Sojakager sluttet til Sommer-Minimalrate til jyske og fynske Havne; endvidere sluttedes for Byg i Sække til Fredericia og Aarhus 5 Kr., Risfodermel til Nykjøbing Sj. 3½ Kr., Bandholm 5 Kr., Majs til Rødvig 15 Øre. Kastrup, som det meste af forrige Uge var blottet for Ladninger, søger nu alter nogle Skibe for Godning, nærmest til Fyen.

Generalforsamlinger.

Ørekassen

i Marstal har afholdt Generalforsamling.

Formanden, Kontrollør Wismer, aflagde Beretning for det forløbne Aar samt oplæste Regnskabet, der godkendtes.

De efter Tur afgaaende Bestyrelsesmedlemmer Forretningsfører E. Holm og Skibsreder D. F. Grube, genvalgtes.

I Stedet for Skibsreder R. I. Kromann, der ønskede at fratrede, valgtes Kæmner R. Bager.

Det vedtoges at sende en skriftlig Tak til det fratredende Medlem.

Deccor Pastor Høy og Revisorerne Mægler H. H. Petersen og Navigationslærer Christensen genvalgtes.

Regnskabet for det forløbne Aar ser saaledes ud:

Indtægt. Beholdning: Indskrivningsbevis Kr. 11,000, indestaande i Marstal Sparekasse Kr. 6,693.05, Kontant Kr. 372.25, I Aarets Løb er indgaaet: I Ørehidrag og frivillige Gaver Kr. 164.99, i Boder Kr. 87.79, i overordenlige Bidrag Kr. 58.00, Renter efter Indskrivningsbeviset Kr. 385.00, indvundne Renter i Marstal Sparekasse Kr. 260.22; ialt Kr. 19,021.29.

Udgift. I Aarets Løb er udbetalt: i Understøttelse Kr. 710.00, Assistance ved Regnskabsforingen Kr. 30.00, Forskelligt Kr. 79.10, Beholdning Kr. 18,202.19; ialt Kr. 19,021.29.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Vesterhavet. Hebe, Gregersen, pass. Stornoway 7./3. for Run-corn. — Gerda, Rasmussen, pass. Dover 7./3. for Barcelona. — Valborg, Jepsen, afg. Ardrossan 6./3. til Faroerne. — Dag-mar, Sørensen, ank. Kallundborg 7./3. — Ulla, Pedersen, pass. Cabo Carvoeir 6./3. for Kjøbenhavn. — Bodil, Nandal, afg. Hull 6./3. til Aalborg. — Marie, Nielsen, pass. Furr Head 5./3. for Liverpool. — Johanne, Mikkelsen, afg. Iviza 5./3. til Ardrossan. — Anna, Winslow, ank. New York 5./3. — Yrsa, Larsen, afg. Gaudin 4./3. til London. — Cito, Toft, pass. Dunnet Head 4./3. for Ellesmere Port. — Nordsoen, Nielsen, ank. Barcelona 4./3. — Thyra, Lund, ank. London 3./3. — Stølla, Schiff, pass. Beachy Head 3./3. for Valencia. — Olga, Christensen, afg. Philippeville 4./3. til Iviza. — Ellen, Hansen, ank. London 3./3. — Ingør, Skou, pass. Helsingør 4./3. for Tyne. — Norma, Madsen, ank. Lar-roeh 2./3. — Karla, Winther, ank. Lissabon 2./3. — Rigmor, Uddall, pass. Gibraltar 2./3. for London. — Nexos, Basse, ank. Lissabon 2./3.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Selu-koff, Harboe, ank. Swansea 2./3. — Johan Siom, Wittenkamp, afg. Newcastle 12./2. til Charleston. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Norresundby 2./3. — Russ, Petersen, afg. Newcastle 12./2. til New Orleans. — Vladimir Sawin, Folkenberg, afg. Norfolk 16./2. til Kjøbenhavn. — Excellence Pleske, Bou-trup, ank. Newcastle 6./3. — Michael Outchoukoff, Nielsen, afg. Newcastle 17./2. til Savannah. — Generalkonsul Palli-sen, Christensen, ank. Aarhus 3./3. — Vladimir Reitz, Ol-sen, ank. Galveston 22./2. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Pensacola 2./3. til Frederikshavn. — Nawa, Dahl, afg. Norfolk 28./2. til Aarhus.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Port Talbot 8./3. — Martha, Christensen, afg. Chantenay 8./3. — Elna, Rathje, ank. Greenock 8./3. — Therese, Pedersen, ank. Odense 7./3. — Harri-riot, Hansen, afg. Oran 19./2. — Dagny, Thorkildsen, ank. Pil-lau Meen 6./3. — Simone, Olsen, ank. Tynen 5./3. — Jeanno, Olesen, afg. Vigo 3./3. — Vera, Riso, afg. Vigo 6./3. — Daisy, Jørgensen, ank. Valencia 8./3. — Anine, Hjorth, ank. Mariager 10./3. — Betty, Leth, afg. North Shields 28./2.

Brix Hansen & Co. John, Mathiesen, afg. Mothil 7./3. til Kjø-benhavn. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Horsens 9./3. fra Leith. — Nordpol, Nielsen, afg. Pernambuco 21./2. — Fanny, Niel-sen, afg. Montevideo 7./2.

Orion. Sirius afg. Baltimore 14./2. til Aarhus. — Oriou afg. Kjøbenhavn 6./3. til Baltimore.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. Baltimore 18./2. til Aal-borg. — Gulfaxe, Petersen, afg. New York 1./3. til Aarhus. — Skinfaxe, Hemmingsen, ank. Horsens 8./3. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Tuborg 4./3. til Methil.

Dania. Mary, Clausen, ank. Savannah 5./3. — Ely, Lo-rentzen, afg. Oran 4./3. til Savannah. — Nelly, Schubert, afg. Norfolk 2./3. til Esbjerg. — Lily, Sørensen, ank. Stavanger 20./2. — Alexy, Sørensen, ank. Newcastle 1./3. — Dagny, Clausen, afg. Fleetwood 5./3. til Kjøbenhavn.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Freja ank. Goteborg 5./3. — Hans Jensen ank. Baltimore 5./3.

Æra. Emanuel, Svane, ank. Kolding 2./3. — Enigheden, Jensen, ank. Methil 4./3. — Eriending, Nielsen, ank. Burut-land 3./3.

Thure. Petrine Hansen, Hansen, ank. Aalborg 2./3.

Sejlskibe.

Svendborg. Lauritz, Carlsen, ank. Frederikshavn 6./3. — Phoenix, Jørgensen, ank. Svendborg 6./3. — Criterion, Niel-sen, ank. Solvesborg 6./3. — Meta, Møller, ank. Fara 27./2. — Fortuna, Jørgensen, ank. Faaborg 4./3. — Jason, Hansen, ank. Odense 4./3. — Ring Andersen, Hansen, ank. Faxe Ladeplads 3./3. — Emilie, Rasmussen, ank. Lissabon 4./3.

Æra. I. A. Kromann, Christensen, ank. Halmstad 27./2. — Albertine, Madsen, ank. Kjøbenhavn 2./3. — Niels, Christen-son, ank. Nantes 2./3. — Thor, Petersen, afg. Falkenberg 2./3. til Granton. — Hejmdal, Staugaard, afg. Falkenberg 2./3. til Granton. — Havfru, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 1./3. til Aarhus. — Juliana, Christensen, ank. Lissabon. — Theodor, Andersen, ank. Nakskov 4./3. — Norden, Rasmussen, ank. Svendborg 4./3. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Kragerø 3./3. — C. M. Peter-sen, Petersen, ank. Kjøbenhavn 3./3. — Nauta, Starke, afg. Malaga 3./3. til Lissabon. — Adjutor, Koek, ank. Frihavnen 4./3. Mars, Olsen, ank. Aalborg 6./3. — Adele, Weber, ank. Albuén Red 6./3. — Karen, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 6./3. — Inver-urie, Friis, ank. Kjøbenhavn 4./3. — Frodon, Christensen, ank. Mothil 7./3. — Yrsa afg. Ayr 8./3. til Fecamp. — Laura afg. Barcelona 8./3. til Frederikssund. — Solon, Eriksen, ank. Kjøben-havn 6./3. — Jørgen Olsen, Nielsen, ank. Stornoway 7./3.

AALBORG & A. BRØNDUM & SØNS
AKVAVITTER.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 11. Marts 1915. — Dansk Sejlskibsrederi-For-
enings Fyns Kreds. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. —
Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Københavns
uofficielle Borskurs.



Indreg. Varemærke.

„Sana“

steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrol-
lerede Besætninger. Garanteret
ren og uden Tilføjning. Holdbar
i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianterings
handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn. Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.
Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.

LANDMANDSBANKEN

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

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Heimdal“.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Fredag
den 19de 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 Drifts-
regnskab for 1914.
3. Valg af to Kommitterede og to Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler samt Ekstrakt af Drifts-
regnskabet udleveres paa Selskabets Kontor daglig imel-
lem Kl. 11 og 1 fra den 15de Marts imod Opgivelse af
Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Fore-
visning af de paa Inhænderhaver lydende Aktier.

P. B. V.
Martin Carl.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELINGØR.

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

Dampskibsselskabet „Norden“.

Udbyttet for Aaret 1914 udbetales fra idag med 80 Kr.
pr. Aktie paa Selskabets Kontor, Amaliegade 43, Stuen, fra
11—1, imod Aflevering af Aktiernes Kupons.

Kjøbenhavn, den 4. Marts 1915.

P. B. V.
Peter Brown.

Dampskibsselskabet „Danmark“.

Mod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1914 udbetales
8 pCt. Udbytte for 1914 (= 160 Kr. pr. Aktie) paa Selskabets
Kontor, Amaliegade 43, mellem 11—1.

Kjøbenhavn, den 4. Marts 1915.

Bestyrelsen.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{1/3}

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. — — Statetelefon 4. —

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dannebrog“.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Fredag den
19. Marts Kl. 12 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 2 Medlemmer til Bestyrelsen.
- 5) Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af
Regnskabet udleveres fra den 10. til den 17. ds. Kl. 10—2
paa Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15, imod Fore-
visning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa
Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 2. Marts 1915.

BESTYRELSEN.

Aktieselskabet

„Dampskibsselskabet af 1896“.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Fredag den
19. 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 Udtog af
Regnskabet udleveres fra den 10. til den 17. ds. Kl. 10—2
paa Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15, imod Fore-
visning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa
Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 2. Marts 1915.

BESTYRELSEN.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Neptun“.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Fredag den
19. Marts Kl. 13¼ 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 2 Medlemmer til Bestyrelsen.
- 5) Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af
Regnskabet udleveres fra den 10. til den 17. ds. Kl. 10—2
paa Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15, imod Fore-
visning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa
Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 2. Marts 1915.

BESTYRELSEN.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Tелефон (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.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

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

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

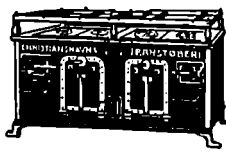
DE FORENEDE JERNSTØBERIER ²/₅

AFDL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS
BAGE
OVNE

KABYS KØMFURER
I ALLE STØRRELSER



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

Kjøbenhavns

uofficielle Børskurs d. 10. Marts 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	115 ³ / ₄ — 116	115 ³ / ₄	116
Danmark	116 ¹ / ₂ — 1 ¹ / ₄	116	116 ¹ / ₂
Norden	116 ³ / ₄	116 ³ / ₄	116 ³ / ₄
Carl	131 ¹ / ₂	131 ¹ / ₂	131 ¹ / ₂
Dannebrog	149 ¹ / ₂ — 3 ¹ / ₄	149 ¹ / ₂	149 ¹ / ₂
Skjold	114 — 113 ¹ / ₄	113	113 ¹ / ₂
Urania		37 ¹ / ₂	39 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896	140	139 ³ / ₄	140
Højmdal	131 ¹ / ₂ — 1 ¹ / ₄	130 ¹ / ₂	131
Gorm		134 ¹ / ₂	136
Neptun	139 ³ / ₄ — 1 ¹ / ₄	137 ¹ / ₂	138
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	77 ¹ / ₂ — 77	76 ³ / ₄	77 ¹ / ₂
State- og Kreditforen. Obligationer.			
1/2 % Stats amort.		—	—
1/2 % uops. Stats.		—	—
1/2 % Husejer Kreditk. I. Afd. I. S.		—	—
1/2 % Kbhvn. Kreditf.		—	—
2. Serie		—	—
1. —		—	—
Østift. Kreditf.		—	—
9. —		—	—
7. —		85	86
6. —		—	—
3. —		—	—
Landkreditk.		—	—

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. „Danskellovd“.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

Kriemsgade 1.

Kongelige Søassurance.

124, 1024 & 10124

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

Holbergsgade 1. 1. Sal.

Cøpensure

42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefoner:

Holmens Kanal 24.

„Fourthcomp.“

Central 256 og 10756



NORSKE LLOYD

Kristiania

Sø-, Vare-, Breakdown-
og Ansvarsforsikring.

KNUD GOTTSCHALK,

Nørregade 2. Tlf. 3591. Kjøbenhavn K.

Telegr.-Adr.: Bilmogst. A. D. C. Code 5th Edition.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Overættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse

af Mr. Thomas Walton Hog „Know your own ship“.

Faas i Kjøbenhavn fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blanketstøtternes Eftlg.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

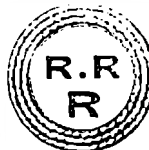
Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.

Randers Rebslaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.



Jærn- og Staalouge

til Skibsbrug og Elevatorer.

Aktier.

	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		142 ¹ / ₄	144
Privatbank	103 ¹ / ₄	102 ³ / ₄	103 ¹ / ₂
Landmandsbank	130 ¹ / ₂	130 ¹ / ₂	131
Handelsbank		143	144 ¹ / ₂
Kbhvn.s Laane- og Diskontobank		87 ¹ / ₂	89 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	236 — 237	236	236 ¹ / ₂
Burm. & Wain	95 — 1	95 ¹ / ₄	95 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	149 — 118 ¹ / ₄	145 ¹ / ₄	148 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnak		—	—

Vækselkurs d. 10. Marts 1915.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	84.25	
London	19.50	
Paris	78.50	
Amsterdam	165.00	
Wien	65.00	

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 46 & 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 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). 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. Redningsbælter. — Originale Møllerups Smøreapparater.

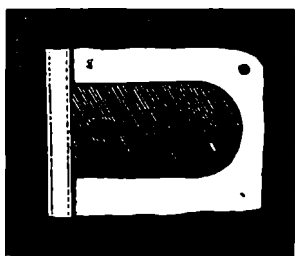
Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.



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

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassee Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassee Syning.

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

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 1511, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hornösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

— Garanterrør 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.

— 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 58 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“ Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler. Søborg & Bentlin's Eftf.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedør.

Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditorer,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

OLSKIND

Bedste Olieøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæes overalt.

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

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassee Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassee Syning.

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

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klassee Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssaager (sp. Søsaager).

I. P. Carstensen, Skibs- og Baadebyggeri, KORSØR (etabl. 1872) anbefaler sig med Levering af alle Slags Baade.

ZOOB. HAVE

i København

køber gerne for den brugbare Dyr.

Tlf. **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014

J. P. Nielson, Slotsq. 26, Aalborg

Købersmed og Blikkenslager Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædeager.

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.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotsbyrling“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie Møjlige Nr. 26, ved Havnen.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

JÜRGEN OHLRAU

SKIBSMÆGLER

KIEL

Telegr.-Adr.:

Schiffsmakler Ohlrau.

Telefon: 8377.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedle

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Telefon 5430. **SKIBE** Telegr.-Adr.: „Frelgts“.

Køb og Salg samt Kontrahering af

Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,

PAUL ANKERGADE 2.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

Chr. Schjerbecks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hampdugværk

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

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.

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saason: Undersøgelser og midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværksarbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved Henvendelse til

Entreprenør **F. HINRICHSEN,**
Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

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

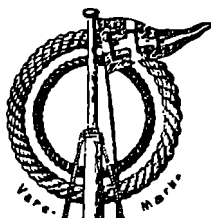
Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vesterangade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

Hill-Madsen^o

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnens, Købh. Telef. 5269. Privat Telef. Øbro 2238 x.



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

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 Gange 10 Gange 20 Gange 50 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse »Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

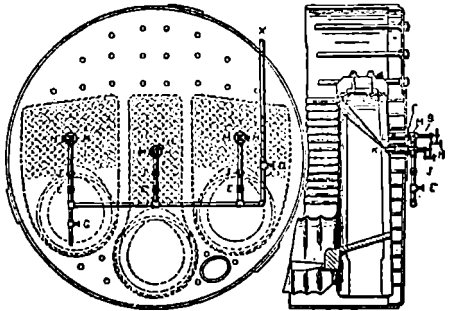
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 11.

Kjøbenhavn, Torsdag den 18. Marts 1913.

22. 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 aabne Røghammerdørene, 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 Nytttevirkning.

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

TELEFONER.
1405 — 1405
3063 — 3073

**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

Adr.:
Toldbod-
vej 17, Mez.

Compositioner

Jærn-, Staal- og Trækisbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

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



Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon
5601

• • Leverandør til Statebanerne • •

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderihavn, 8.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**Nic. Heimbürger
Skibsmægler**

St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

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.

D. D. P. A.'s
Motorpetroleum
er
den bedste i Verden.

Soder aldrig Motoren til.
Absolut eksplosionsaikker.
Betydelig mere Kraftudvikling end anden Petroleum og Motoroller.
(an anvendes til alle Slags Motorer.
Bør 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-
læggen — 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, 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“.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Vendila“

afholder den aarlige Generalforsamling Tirsdag den 30. ds. Kl. 3 Eftmd. paa Selskabets Kontor, Frederiksgade 1, 1. Sal.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse af Regnskabet for det forløbne Aar, med Angivelse af Selskabets Status, til Vedtagelse og Meddelelse af Decharge.
3. Forslag til Anvendelse af Overskudet.
4. Valg af et Medlem til Bestyrelsesraadet.
5. Valg af Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres paa Selskabets Kontor fra 10—11 Fmd. og 1—3 Eftmd., hvor tillige det reviderede Regnskab og Dagsordenen ligger til Eftersyn.

Trykte Regnskaber udleveres fra og med 20. ds. Kjøbenhavn, den 10. Marts 1915.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Fionia“

afholder den aarlige Generalforsamling Tirsdag den 30. ds. Kl. 4 Eftmd. paa Selskabets Kontor, Frederiksgade 1, 1. Sal.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse af Regnskabet for det forløbne Aar, med Angivelse af Selskabets Status, til Vedtagelse og Meddelelse af Decharge.
3. Forslag til Anvendelse af Overskudet.
4. Valg af et Medlem til Bestyrelsesraadet.
5. Valg af Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres paa Selskabets Kontor fra 10—11 Fmd. og 1—3 Eftmd., hvor tillige det reviderede Regnskab og Dagsordenen ligger til Eftersyn.

Trykte Regnskaber udleveres fra og med 20. ds. Kjøbenhavn, den 10. Marts 1915.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Ajax“

afholder den aarlige Generalforsamling Lørdag den 27. ds., Kl. 2 Eftmd. paa Hotel »Øresund« i Helsingør.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Beretning fra Bestyrelsen om Selskabets Virksomhed og Forretningens Gang i det forløbne Aar samt om Skibets Tilstand.
2. Fremlæggelse af Ekstrakt af det reviderede Regnskab for det forløbne Aar og af Selskabets Status.
3. Indstilling om at meddele Decharge for Regnskabet.
4. Forslag til Anvendelse af Overskudet.
5. Valg af Komitteret.
6. Valg af Revisor.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres indtil 2 Dage før Generalforsamlingen af Hr. Kaptajn Brünnich (K. F. Marstrands Eftf.) i Helsingør og hos d'Herr Svendsen & Christensen, Frederiksgade 1, Kjøbenhavn, hvor tillige det reviderede Regnskab og Dagsordenen 10 Dage forinden Generalforsamlingens Afholdelse ligger til Eftersyn.

Helsingør, den 12. Marts 1915.

Bestyrelsen.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Til. Byen 2712 x. Etabl. 1826. Laxogade 26.

Cronometre reparerer.

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

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

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

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

Styrmandselever

til C. K. Hansens Dampskibsselskaber.

Da det første Hold Elever nu sendes til Navigations-skolerne, er der i denne Maaned Plads for 6 ny Elever til Skoleskibet „Rosenborg“. Betingelserne er som sædvanlig. Der kan yderligere antages 4 Navigatorer, som mangler Sejlads, og som i vore Skoleskibe indøves i en Styrmands Gøring. Man henvender sig i Skibinspektionen Toldbodvej 15.

C. K. Hansen.

Telefon
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
Bunker-
depot.

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT

Toldbodvej 15.

Prima Durlam og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.
ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

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 1728. 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 12. 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 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

Genforsikring Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 5 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

Telegr.-Adr.: „KANALEN“

Alt Kobbersmedarbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindeslev, Vesteraaagade, Aalborg.

Metaltøberl.

Spec.: Skibearbejde.

Kjøbenhavn, den 18. Marts 1915.

Vi gengiver omstaaende et Forslag til midlertidig Lov om Ændring i Lov Nr. 54 af 1. April 1905 om Søfolks Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i Søfartsvirksomhed, som den 12. ds. er fremsat i Folketinget af Indenrigsministeren.

Dette Forslag, hvorved Regeringen imødekommer et af Dansk Sejlskibsrederi-Forening fremsat Ønske, vil sikkert blive modtaget med stor Tilfredshed i alle Sejlskibskredse. De højt uheldige Forhold, som den langvarige og frygtelige Krig har fremkaldt for vor Sejlskibsflaade, hvoraf en stor Del blev lagt op straks efter Krigens Udbrud og hvoraf en meget betydelig Del endnu er ledig, gør ekstraordinære Forholdsregler fra Statens Side, for at komme Sejlskibserhvervet til Hjælp paa trængende nødvendige.

En af de Vanskeligheder, som især gør sig gældende for Sejlskibenes Vedkommende under disse vanskelige Forhold, er Bemandingsspørgsmaalet, da den forøgede Risiko, hvorunder der maa sejles, med Billighed kræver, at der, især indenfor visse særlig farlige Zoner, tilsikres Besætningerne et Krigstillæg og en betydelig Forøgelse af de Erstatningsbeløb der kan tilkomme dem ved Ulykker, der forårsages af Krigsforholdene.

For Sejlskibene, som saalænge har været ude af Fart, og som ikke saaledes som Dampskibene har kunnet gøre sig de i de senere Maaneder herskende, heldige Fragtkonjunkturer indbringende, har det derfor været saa godt som umuligt at imødekomme disse berettigede Krav uden en Støtte fra Statens Side, der kan hjælpe Erhvervet over det døde Punkt.

En saadan byder det forelagte Lovforslag, idet det forøger den for Dod fastsatte Erstatning for en Sømand fra 2,800 Kr. til 4,000 Kr. og tilsiger, at en lignende Forhøjelse proportionsvis bringes til Anvendelse paa Invaliditetserstatningerne, og bestemmer, at Statskassen udreder Halvdelen af de Erstatninger, der udbetales i Henhold til denne overordentlige Forsikring.

Det maa nu haabes, at Rigsdagen vil tiltræde det forelagte Forslag, og at Indenrigsministeren, der skal fastsætte Erstatningens Art og Omfang, vil gøre dette i fuld Forstaaelse af den alvorlige Situations Krav.

Krigsforsikringen for danske Skibe. Det i Henhold til midlertidig Lov af 10. September 1914 under Navn af Krigsforsikringen for danske Skibe oprettede Forsikringsinstitut har afgivet Beretning om Virksomheden i Tiden indtil 31. December 1914. Af Beretningen fremgaar, at den samlede Præmieindtægt med Fradrag af Ristorno i det paagældende Tidsrum har udgjort ialt Kr. 2,928,133.62, hvoraf Kr. 706,726.86, hovedsagelig Aarspræmier, der udredes i kvartaarlige eller maanedlige Rater, henlaar som Tilgodehavende hos de Forsikrede.

Som Erstatninger ved afsluttede Havarier og å Konto-Udbetalinger ved ikke afsluttede saadanne er ialt udbetalt Kr. 183,060.01.

Af større Skader er der indtruffet to Totalforlis som Følge af Minesprængning, nemlig Damperen »Mary« af Esbjerg, forsikret i Instituttet for Kr. 100,000, som den 29. November stødte paa en Mine ud for Humberen, og Damperen »M. C. Holm«, forsikret i Instituttet for Kr. 332,000, som den 31. December stødte paa en Mine ud for Flamborough Head.

Erstatningerne for endnu ikke opgjorte og betalte Skader samt for saadanne, hvis Afgørelse er afhængig af Domstoles Kendelser eller af endnu ikke afsluttede Undersøgelser og Forhandlinger, kan i det for Instituttet ugunstigste Tilfælde anslaaes til Kr. 1,300,000.

Institutkets Regnskabsførelse for Tiden indtil 31. December 1914 er revideret af Revisions- og Forvaltningsinstitutet i Kjøbenhavn.

Dansk Krigs-Søforsikring for Varer. Det i Henhold til midlertidig Lov af 24. September 1914 under Navn af Dansk Krigs-Søforsikring for Varer oprettede Forsikringsinstitut har afgivet Beretning om Virksomheden indtil 31. December 1914. Af Beretningen fremgaar, at Instituttet i det paagældende Tidsrum har overtaget 8,273 Vareforsikringer til en samlet Forsikringssum af Kr. 141,057,854. Bruttopræmien har udgjort ialt Kr. 1,965,043.24, i Skadeserstatning er der udbetalt Kr. 187,911.221,095, hvis Afgørelse er afhængig af Domstoles Kendelser eller endnu ikke afsluttede Undersøgelser og Forhandlinger. Desuden er der anmeldt Krav paa Erstatning for Omkostninger ved midlertidig Opbringelse af Damperne, hvis Ladninger har været helt eller delvis forsikret i Instituttet. Disse Skader er endnu ikke endelig opgjort.

Institutkets Regnskabsførelse for Tiden indtil 31. December 1914 er revideret af Revisions- og Forvaltningsinstitutet i Kjøbenhavn.

Fra en Skibsfører har vi modtaget følgende:

Sejladsen i Lille Bell. Lørdag Morgen den 27. Februar Kl. 8 passerede S/S. »Ally« Wedelsborg Hoved paa Vej til Assens, uden at der var noget at observere. Kl. 8³⁰ var vi omtrent nede og havde Assens i S. t. O., da jeg saa en Damper i Retning af Assens, som lettede og styrede op imod os og samtidig afgav et Skud.

Jeg stoppede Maskinen og blev liggende til Damperen, som viste sig at være Marinens Damper »Beskytteren«, kom hen til os. Jeg fik nu Ordre til at følge efter i Damperens Kølvand, uden at der blev spurgt om, hvor vi skulde hen, hvorimod der gennem en Raaber blev sagt mig: »De véd vel nok, at De ikke maa løbe ind i Minespærringen?« Jeg fulgte saa efter »Beskytteren« til ud for Tvingsborg, hvorfra jeg fik Tilladelse til at sejle videre selv til Assens, medens jeg samtidig blev varskoet om at komme om Bord til Orlogsskibets Chef Kl. 4 om Eftermiddagen, naar Skibet kom ind i Havnen.

Da jeg modte om Bord, viste Chefen mig et Eksempel af »Efterretninger for Søfarende«, hvori der stod, at Sejlads i Farvandet mellem Wedelsborg Hoved og Assens maa kun foregaa under Vejledning af det danske Vagtskib, og spurgte mig, om jeg ikke saa en hvid Motorbaad? Hertil svarede jeg, at jeg var ganske uvidende om, at der var spærret til Assens Nord fra, og at der var ingen anden Motorbaad end den, der laa ved Siden af Vagtskibet ved Tvingsborg.

Chefen ytrede dertil, at jeg maatte være glad ved at være sluppet heldigt gennem Minefeltet, men min Færd vilde blive anmeldt til Borgmesterkontoret i Assens.

Jeg blev derefter om Mandagen om Bord afkrævet en Bøde paa 20 Kr. af en Politibetjent, hvilken jeg betalte, hvormed den Sag var afgjort i Mindelighed.

Jeg gjorde Chefen opmærksom paa, at jeg siden August Maaned havde sejlet paa Kjøbenhavn og gennem Store Bell, men ikke havde været i Lille Bell, og at der begge de andre Steder laa Vagtskibe, saa Fartøjerne ikke kunde komme ind i Minespærringerne, hvortil Chefen svarede, at han ikke kunde være i begge Ender af Bellet samtidig.

Jeg formener nu, at det er en stor Fejl, at et Skib ved Dag og i sigtbart Vejr kan løbe ind i Minespærringen uden at blive stoppet.

Motorskonnerten »Otto S. Berg« af Frederikshavn, som kom ind til Assens om Søndagen den 28. f. M., gik det paa samme Maade.

p. t. Faaborg 7. Marts 1915.

R. Clausen.

Fører af S/S. »Ally« af Aalborg.

Foranlediget af dette Tilfælde, benytter vi Lejligheden til at minde Skibsførerne om, hvor nødvendigt det er, særlig i denne farlige Tid, at gennemse »Efterretninger for Søfarende« paa det omhyggeligste, da de næsten hver Gang indeholder Oplysninger af den største Vigtighed for dem og Rederierne, angaaende Paabud fra de krigsførende Magter eller vore egne Autoriteter, der drejer sig om Mine-spærringer, Anløb af Havne, Skydeøvelser, forskellige Forbud og lignende.

R e d.

Danmarks Skibsliste 1915. Den ny Udgave af den officielle Fortegnelse over danske Krigs- og Handelsskibe, som udgives efter Foranstaltning af Handelsministeriet ved Registrerings- og Skibsmaalings Bureauet, foreligger nu.

Denne for Redere, Søassurandører, Mæglere, Skibsførere og enhver Søfartsinteresseret uundværlige Bog, der hidtil er udkommet hverandet Aar, er i denne ny Udgave undergaaet forskellige Forandringer, der i høj Grad forøger den Nytte man kan have af den. Saaledes er der i det alfabetiske Register over samtlige Handelsskibe, under Spalte 6 for Damp- og Motorskibes Vedkommende og Spalte 5 for Sejlskibenes Vedkommende, tilkommet en ny Rubrik, i hvilken det er anført i hvilket Klassifikations-selskab det paagældende Skib er klassificeret, samt nærmere Oplysninger om dets Klasseforhold. Efter hvert af de tre Afsnit, Dampskibe, Motorskibe og Sejlskibe er der indsat blanke Sider, inddelt i det samme Antal Spalter, der benyttes for hvert Afsnit, paa hvilke det vil være let at indføre senere tilkommende Skibe. Under Afsnittet Motorskibe, har det været nødvendigt paa en særlig Liste at opføre supplerende Oplysninger for en Del store Motorskibes Vedkommende. For Afsnittet Motor- og Sejlskibenes Vedkommende, vil man bemærke den heldige Forandring, at der paa hver Side kun er anført omtrent det halve Antal Skibe imod tidligere. Herved vokser naturligvis Bogens Omfang noget, men der opnaas, ligesom for Dampskibenes Vedkommende, Plads til at indføre mulige Forandringer med Hensyn til de enkelte Skibe.

Et berettiget Ønske med Hensyn til denne nyttige Haandbog vilde være, om den udkom hvert Aar i Stedet for hvert andet Aar, da det jo ikke kan undgaas, at den bliver en Del forældet i Løbet af to Aar.

Bogen forhandles fra Det kongelige Søkort-Arkiv til en Pris af Kr. 1.20 pr. Eksemplar.

Krigen. London, den 15. Marts. Det officielle »London Gazette« meddeler Enkeltheder vedrørende de Forholdsregler, der vil blive truffet for at forhindre, at Varer naar til eller kan afgaa fra Tyskland. Det meddeles, at intet Skib, der er bestemt til Tyskland, efter den bestemte Dag vil faa Lov til at gaa til Tyskland, men at ethvert Skib, hvis det ikke har modtaget et Pas, der berettiger det til at gaa til en neutral eller en allieret Havn, skal losse sin Ladning i britisk Havn. Hvis Ladningen ikke overtages af den engelske Regering vil Varer, der ikke er Kontrahande, blive tilbagegivet paa Betingelser, der skal fastsættes af Priseretten.

Skibe fra Tyskland eller fra ikke-tyske Havne, der medfører Gods af fjendtlig Oprindelse eller for en fjendtlig Reder, vil blive behandlet paa samme Maade, men der vil ikke blive betalt noget Beløb for Gods, der overtages af den engelske Regering eller sælges, før efter

Fredsslutningen. Skibe, der sejler til ikke-tyske Havne med Gods af fjendtlig Bestemmelsessted, kan blive forlangt opløst i engelsk eller allieret Havn paa tilsvarende Betingelser.

Afdøde vestjydske Redningsmænd. Fornylig er to af Veteranerne indenfor det danske Redningsvæsens Personale afgaaet ved Døden, nemlig forhenværende Baadformand Jens Sand Larsen af Thorupstrand og forhenværende Opsynsmand Chr. Sønderby Larsen af Ferring.

Da Redningsstationen Thorupstrand i 1857 blev oprettet, fik Jens Sand Larsen Ansættelse ved denne, og 3 Aar senere blev han Fører af Redningsbaaden, hvilken Stilling han derefter beklædte i 42 Aar. Jens Sand Larsen har i sin Tjenestetid været med til at redde 83 Skibbrudnes Liv.

Oppe paa den høje Bovbjerg Skrænt blev der i 1860 oprettet en Redningsstation. Redningsbaad kunde der ikke være, da det var umuligt at bruge en saadan fra den høje Klint, men der blev anbragt et Raketapparat. Chr. Sønderby Larsen fik straks Ansættelse, og 12 Aar senere avancerede han til at blive Stationens Opsynsmand, hvilken Stilling han derefter beklædte i 28 Aar. Han deltog i sin Tjenestetid i Redningen af 134 strandede Søfolk.

—h.

Belønnet Redningsmandskab. Som Belønning for det Mod og den Dygtighed, Besætningen i Slettestrands Redningsbaad udviste ved at redde de Skibbrudne fra den tyske Kuf »Johanne«, som strandede i Jammerbugten den 26. Marts i Fjor, har den tyske Regering gennem Herredskontoret i Fjerritslev sendt 300 Kr. til Deling mellem Baadens Mandskab samt en dobbelt Marinekikkert med Inskription til Føreren, Strandfoged Knud Brix Kjeldgaard.

(Ritz. Bur.)

Englands Ind- og Udførsel. London, 6. Februar. Handelsministeriets Beretning udviser, at Importen til England i Januar Maaned har haft en Værdi af 67,401,006 Pund Sterling mod 68,005,000 Pund Sterling sidste Aar. Udførselsens Værdi har i Januar Maaned beløbet sig til 28,247,592 Pund Sterling mod 47,306,165 Pund Sterl. i samme Tidsrum i Fjor.

(Ritz. Bur.)

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft. Paa et den 18. f. M. i Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det efter sædvanlige Henlæggelser og Afskrivninger at foreslaa til den ordinære Generalforsamling at udbetale et Udbytte af 8 pCt.

Dampskibsselskabet Atalanta. Ved et den 5. ds. i Dampskibsselskabet Atalanta afholdt Bestyrelsesmøde vedtog man at indstille til Generalforsamlingens Vedtagelse at udbetale et Udbytte af 10 pCt. for 1914.

Dampskibsselskabet Heimdal har paa et den 8. ds. afholdt Bestyrelsesmøde vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen et Udbytte for 1914 af 8 pCt.

Dampskibsselskabet Vendila har i 1914 opsejlet et Netto-Overskud af 251,719 Kr. Bestyrelsen har besluttet at foreslaa et Udbytte af 9 pCt.

Dampskibsselskabet Fiona har i 1914 opsejlet et Netto-Overskud af 25,166 Kr., som Bestyrelsen foreslaar henlagt til Reservefonden.

De Carlske Dampskibsselskaber. Paa et den 12. ds. afholdt Bestyrelsesmøde i Dampskibsselskabet Gorm vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, at der af Aarets Drifts-Overskud Kr. 410,787 udbetales 10 pCt. Udbytte med Kr. 150,000.

Paa et samme Dag afholdt Bestyrelsesmøde i Dampskibsselskabet Skjold vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, at der af Aarets Drifts-Overskud Kr. 307,858 udbetales 8 pCt. Udbytte med Kr. 120,000.

Paa et samme Dag afholdt Bestyrelsesmøde i Dampskibsselskabet Carl vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, at der af Aarets Drifts-Overskud Kr. 336,696 udbetales 10 pCt. Udbytte med Kr. 150,000.

Sessionen er, som bekendt, henlagt til Foraaret i Stedet for som hidtil om Efteraaret, og vi gør opmærksom paa, at Kredsens 1. Lægd omfatter hele Hovedstaden med de indlemmede Distrikter: Sundby, Valby og Brønshøj. Den mødepligtige Alder er nedsat til 21 Aar, og Befarne, som i Aar fylder 21 Aar, er ogsaa pligtige at møde for Sessionen.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler: Polaris blev den 15. ds. observeret fra Bolungarvik og Sugandafjord. Sammenhængende Is langs hele Mundingen af Isafjorddyb.

Rapporterede Isbjerge. Føreren af S/S. »N. F. Høffding«, Kaptajn Th. Møller, som ankom til New York den 14. ds., rapporterer, at han paa omløst 46° 10' N. Br., 48° 43' V. Lgd. har passeret 5 Isbjerge.

Fragtmarkedet.

I de fleste Retninger har der i den sidste Tid hersket en afgjort roligere Tilstand, delvis ledsaget af mindre Tilbageslag i Raterne. Kornordrer fra U. S. er knappere, og La Plata viser heller ikke megen Lyst til at fragte. Rederne holder imidlertid vedblivende Fanen højt, og da Marts Tonnage næsten ikke er til at faa og April Tonnage er knap, synes der ikke at være nogen Grund til at nære Bekymringer med Hensyn til Markedets videre Udvikling. Kulordrer er fremdeles rigelige, men det er meget vanskeligt at skaffe Tørn, og Ekspeditionerne paa Kulpladserne er gennemgaaende daarlige. Dette gælder forøvrigt ogsaa om mange andre Pladser, f. Eks. Genua, næsten alle de franske Atlanterhavshavne, Rouen, Liverpool, Göteborg etc., hvor Skibene lider meget lange Ophold. Blandt de sidste Befragninger skal vi nævne:

Østen. Koprak fra Filippinerne 100/ à 110/ til Marseille eller U. K., 80/ Dødvægt til U. S., alt pr. Marts—April. Palmekærner fra Madras Kysten 85/ (÷ 5 pCt.) til Marseille. Kurrachee/London eller Hull 55/ prompt.

Middelhavet. Fra Aleksandria 25/ pr. 60 Kbf. London eller Hull. Salt 16/ Port Said/Penang eller Singapore (6,000). 25/ Trapani/Göteborg (1,100). Erts 15/ Carthagena/Middlesbro (6,100), 16/6 Garston (2,750), 16/6 Stockton (2,900), 14/3 Bougie/Middlesbro (4,800), c. 14/ Huelva/U. S. paa Tinto terms. Fosfat 22/6 Bona/Ipswich (3,000). Erts fra Bilbao 9/ Cardiff, 12/ Swansea, 14/ Tyndock, 15/3 Middlesbro.

Nordamerika. Korn fra Northern Range 10/6 à 11/ til fransk Atlanterhavshavn, 8/ à 8/3 pr. Qr. Havre. Til Marseille eller Vestitalien 10/9 à 11/ tungt Korn, 8/6 Havre. New York/Rotterdam 11/6. Kul Norfolk eller Virginia 37/6 à 40/ River Plate. Fra Golfen 11/9 à 12/ tungt Korn til Middelhavet. For Trælaster fra Golfen 285/ River Plate (1,000 stds.), 327/6 Sydafrika. Paa Timecharter 12/6 Dødvægt for transatlantisk Fart, 9 Maanedere, Levering og Tilbagelevering U. K.

Sydamerika. Fra St. Lorenzo Grænsen 65/ til U. K., 67/6 fransk Atlanterhavshavn, 70/ à 75/ Vestitalien, 15. Marts—15. April, 60/ à 62/6 U. K. pr. Maj.

Kulfragterne. Fra Østkysten c. 20/ til Danmark for »handy« Tonnage. 20/ à 22/ til Sydsverig, 11/ à 12/ London, 22/ à 24/ Rouen, 28/ Gibraltar (2.800), 26/ Las Palmas (2,000—3.000), 31/6 Alger, 38/3 Marseille, 40/ Genua, 32/6 River Plate (4.500). Fra Cardiff eller Newport 14/ à 15/ Le Havre, 16/ Rouen, Frcs. 21½ Bordeaux, 36 Marseille (3,000), 30 Bizerta (5,000 med 1,500 Tons daglig Losning), 31/ à 32/6 Vestitalien, 28/ Malta (4,200), 35/ Piræus (4,400), 31/6 River Plate, 32/6 Rosario (5,200) og 32/6 Rio Janeiro.

(Skrevet den 17. Marts 1915.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen. Danmark, Vestsverig og Østnorge Vest paa er Markedet uforandret fast; 47/6 à 50/ fra Østnorge, 42/6 fra Vestsverig til Østskotland pr. Stdr. Kortsprops samt højere Rater til Østengland.

Kulfragter fra Østbritannien, særlig Leithsfjord til skandinaviske Havne, er lidt lavere for Øjeblikket, ligesom det er vanskeligt at faa Tørn. Noteringerne er 19/ à 20/ pr. Tons til Danmark og Østnorge.

Angaaende de mindre Skibe er Markedet lige flovt, og ny Udførselsforbud fra Tyskland forhindrer Befragninger dertil, f. Eks. fra Sverig. Nogle af de Skibe paa c. 140 Tons d. w., som ellers har deres Fart paa Østersøen, ser sig nødsaget til at forlægge Sejladsen til Nordsøen og Island og har sluttet f. Eks. Kul til mindre danske Havne til omkring 23/, ligesom der for Trælaster fra Sverig til Island er sluttet til 60 Kr. pr. Std. Sverig har ud over Stenlaster til Tyskland ret faa Trælaster pr. prompt Afskibning, og med Hensyn til Danmark er det lige elendigt fra Provinserne, hvorfra det er meget vanskeligt at opdrive en Kornlast. Nogle Skibe med store Luger er sluttet Fakse/Liibeck Kalsten 4½ M. Kjøbenhavn er ikke meget bedre, men der er dog færre fragtsøgende Skibe; der sluttedes for Majs til Aarhus 3¾ Kr., Frederikssund 3 Kr., Kul til Bornholm 3½ Kr., Marstal 4 Kr., Majs til Fyen 16 Øre, Soyakager til Faaborg 14 Øre og Soyaskraa til Aalborg 4½ Kr.; endvidere sluttedes fra Kasrup til Nyborg, Svendborg, Odense og Masnedsund, alt til 3½ Kr.

Forslag til midlertidig Lov

om

Ændring i Lov Nr. 54 af 1. April 1905 om Søfolks Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i Søfartsvirksomhed.

(FremSAT i Folketinget den 12. Marts 1915.)

§ 1.

Til 2. Stykke i § 24 i Lov Nr. 54 af 1. April 1905 føjes: Indenrigsministeren kan derhos meddele Foreningen Anerkendelse til indtil videre at overtage det Ansvar, som Søjskibsredere i Anledning af de nuværende Krigsforhold maatte paatage sig overfor deres Mandskaber ved indtrædende Ulykkestilfælde udover det Rederne i Henhold til Lov af 1. April 1905 paahvilende. Arten og Omfanget af det nævnte Ansvar fastsættes af Indenrigsministeren. Statskassen udreder Halvdelen af de Erstatninger, der udbetales i Henhold til denne overordentlige Forsikring.

§ 2.

Denne Lov træder straks i Kraft.

Bemærkninger til Lovforslaget.

Den ved den europæiske Krigstilstand skabte Situation har paa forskellig Maade gjort sin Indvirkning gældende paa den danske Skibsfart. For Dampskibsfartens Vedkommende har de ekstraordinære Forhold skabt megen Usikkerhed, vanskeliggjort Dispositioner i hvert Fald paa længere Sigt og medført en Stigning af Udgifterne ved Driften, men paa den anden Side i meget høj Grad forøget Indtægterne.

Der er mellem Dampskibsroederne og de af dem beskæftigede Søfolk truffet Overenskomst om, at Mandskaberne faar et Krigstillæg til deres Løn for Arbejde indenfor visse særlig farlige Zoner, samt at der tilsikres Besætningerne en betydelig Forøgelse af de dem i Henhold til Lov af 1. April 1905 tilkomne Erstatningsbeløb for det Tilfælde, at det er en ved Krigsforholdene forårsaget Ulykke, der har medført Død eller Invaliditet.

For den danske Sejlskibsfart stiller Forholdene sig anderledes; Farerne ved Sejladsen gennem de minefyldte Farvande er paa Grund af Skibenes Afhængighed af Vejr og Vind og deres deraf følgende ringere Manøvreringsevne større; Efterspørgslen efter Sejlskibstonnage er ikke overvældende og Fragtstigningen for disse derfor ikke tilnærmelsesvis saa følelig som for Dampere; hertil kommer, at Sejlskibsfarten gennemgaaende hviler paa en mindre bred økonomisk Basis end Dampskibsfarten, og at Rederierne derfor ere mindre modstandsdygtige over for de forøgede Udgifter, blandt andet til Løn, som de ekstraordinære Forhold medføre. Det er da ogsaa en Kendsgerning, at en meget betydelig Del af den danske Sejlskibstonnage for Tiden er lagt op og næppe paa ny vil komme i Fart, medmindre der af det offentlige ydes Sejlskibsrederne nogen Støtte.

Køberingen har under de saaledes foreliggende Omstændigheder ment at burde imodekomme en fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening modtagen Henvendelse om Statens Medvirken til Oprettelse af en særlig Forsikring mod Ulykkestilfælde, der rammer Søfolk i danske Sejlskibe paa Grund af de nuværende Krigsforhold; det af Foreningen til Indenrigsministeriet rettede Andragende er med Handelsministeriets Tilslutning anbefalet saavel af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart som af Navigationsdirektøren.

Der ydes i Henhold til § 24 i Lov af 1. April 1905 af Statskassen et Tilskud til Nedsættelse af Præmierne for den af Sejlskibsrederne i »Danske Skibsrederees gensidige Forsikringsforening for Søfolk« tegnede Forsikring for deres Mandskaber; Tilskudet, der i sidste Finansaar har udgjort 28,441 Kr. 87 Ø., maa ifølge Løven ikke overstige Halvdelen af den Præmie, der uden saadant Tilskud vilde have paa- hvilet Medlemmerne, og i intet Tilfælde overstige et Beløb af 12 Kr. for hver af dem beskæftiget forsikringsberettiget Person, herunder Skibsforæren. Man har under Udarbejdelsen af nærværende Forslag tænkt sig Muligheden af at ordne Sagen gennem en midlertidig Op- hævelse af disse for Statskassens Tilskud fastsatte Grænser. Efterat midlertid Arbejderforsikrings-Raadet, hvis Erklæring man har ind- hentet, har udtalt, at den ved Krigsforholdene forøgede Risiko for Ulykker antagelig ikke vil faa et saadant Omfang, at Præmien for de ordinære Erstatninger — 3: saadanne, som udredes i Henhold til Bestemmelserne i Lov af 1. April 1905 — vil overskride det dobbelte af den ved Loven for Statskassens Tilskud fastsatte Grænse, har man anset det for mest rationelt at foreslaa, at Statskassen, samtidig med at den yder det sædvanlige Tilskud til Præmierne for de ordinære Erstat- ninger, udreder Halvdelen af de ekstraordinære Erstatninger, der ud- betales i Anledning af Ulykkestilfælde bevirkede ved Krigsforholdene.

Man har fundet det naturligt, at det Erstatningsbeløb, paa hvil- ket der haves Krav, ifølge Loven af 1905, forhøjes i alle Tilfælde, hvor et Ulykkestilfælde skyldes Krigsforholdene, altsaa saavel, hvor det har haft Døden til Folge, som hvor det har medført Invaliditet; idet man har ment at kunne tiltræde Sejlskibsrederiforeningens For- slag om en Forøgelse af den for Død fastsatte Erstatning fra 2,800 Kr. til 4,000 Kr., maa man anse det for rettest, at en lignende Forhøjelse proportionsvis bringes til Anvendelse paa Invaliditetserstatningerne. Man har imidlertid anset det for mindre hensigtsmæssigt at indføje disse Bestemmelser i selve Lovforslaget, idet mulige Ændringer i de til Grund derfor liggende Overenskomster vilde nødvendiggøre Æn- dringer i Loven, og idet man har ment at have tilstrækkelig Betryg- gelse i den i Forslaget indføjede Bestemmelse om, at Erstatningens Art og Omfang fastsættes af Indenrigsministeren; det vil bl. a. herved staa i Ministerens Magt at forebygge, at der stilles for vidtgaaende Krav til Statskassen.

Om den finansielle Rækkevidde af Loven er det vanskeligt at domme selv blot med tilnærmelsesvis Sikkerhed; de Forhold, af hvilke Ulykkestilfældenes Antal og Omfang vil være afhængig, er saa usikre og saa udsatte for at ændres fra Dag til Dag, at nogen egentlig Sandsynlighedsberegning næppe lador sig opstille; det er imidlertid en Selvfølge, at det pekuniære Offer, da Forsikringen omfatter op imod 4000 Mand, under ugunstige Forhold vil kunne blive af ikke ubetyde- ligt Omfang.

Generalforsamlinger.

Svendborg Søassurance

afholdt den 13. Februar Generalforsamling, der aabnedes af Skibs- bygmester J. Ph. Jørgensen, der udtalte sin Glæde over, at den nærværende Sommandsstand er gaaet saa forholdsvis uskadt gen- uom den forfærdelige Krig, idet kun »Gæa« og »Niels Juul« er gaaet tabt.

Efter at Skibsbygmester N. P. Petersen var valgt til Diri- gent, oplæste Formanden, Mægler A. Hansen, Regnskabet for

2. Afdeling.

Indtægt: Overført fra forrige Aar Kr. 132,76, Rente af for- falden Ekstrapræmie Kr. 3,87, hævet i Banken Kr. 800, Indskud Kr. 6,116,25, Fartpræmie Kr. 12,886,09, Ekstrapræmie Kr. 46,87; ialt Kr. 19,981,97.

Udgift: Udbetalte Indskud Kr. 2,769, udbetalt for Forlis Kr. 10,657,95, do. for Havarier Kr. 4,998,27, andre Udgifter Kr. 1,424,34, Kassebeholdning Kr. 132,41, ialt Kr. 19,981,97.

Fonden udgjorde 1. Januar 1915 Kr. 91,381,93 og Risikoen Kr. 632,800.

Afdelingen har haft 1 Forlis (»Niels Juul«) og 6 Havarier.

Mægler H. A. Hansen konstaterede som Revisor, at Regn- skabet, Fonds osv. var i Orden. Indskudspræmien er fastsat til 13 pCt.

Regnskabet godkendtes, og til Komitémedlem genvalgtes en- stonmig Skibsbygmester C. Bon.

1. Afdeling.

Derefter gik man over til 1. Afdelings Generalforsamling, der indlededes af Formanden med en Boretning om

Virksomheden.

Trods de urolige Forhold var Foreningens Status ret god. I 1914 har Foreningen har 1 Forlis, »Niels Juul«, hvis Besætning med Undtagelse af Styrmanden omkom, 3 Havarier og 14 Grund- stødninger. Erstatningen for »Niels Juul« udgjorde Kr. 45,000, hvoraf kun Kr. 4—5,000 kan ventes godtgjort. I Aarets Løb er indtegnet 5 Skibe og 1 Forhøjelse til Kr. 145,100 Kr., medens der ved Salg og Forlis er udgaaet Kr. 133,800.

Regnskabet.

Indtægt: Overført fra forrige Aar Kr. 563,42, Forskud og Udlæg paa ikke opgjorte Havarier og Forlis i 1913 Kr. 8,981,71, Forbrug af Reservefond Kr. 28,117,26, Indskud Kr. 13,872,87, Fart- præmie Kr. 59,353,21, indvundne Router Kr. 16,654,08, indgaaet a Kouto paa Havarier og Forlis Kr. 13,477,38, andre Indtægter Kr. 1,474,84; ialt Kr. 142,494,77.

Udgift: Udbetalt ved Salg og Forlis (Indskudsudbytte) Kr. 17,295,50, erstattede Forlis Kr. 17,334,93, do. Havarier Kr. 33,797,62, Lønninger, Rejsseudgifter, Diæter, Besigtigelse m. m. Kr. 7,427,57, Telegrammer, Porto og Telefonudgifter, Kontorhold og Tryksager Kr. 510,14, Kontingent til Dansk Sejlskibsreder- forening Kr. 3,145,52, forskellige andre Udgifter Kr. 2,678,27, at overføre til næste Aar Kr. 59,190,08, Kassebeholdning Kr. 1,115,14; ialt Kr. 142,494,77.

Foreningens Fonds udgjorde den 1. Januar 1915 Kr. 393,657,76, dens Risiko Kr. 3,286,300.

Mægler H. A. Hansen konstaterede, at ogsaa i denne Af- deling var Fonds og alt andet i udmærket Orden.

Indskudspræmien fastsattes til 12 pCt.

Regnskabet gik dermed til Decision.

Valg.

Til Komitémedlem genvalgtes Mægler C. V. Petersen, til Syns- og Taksationsmand Ferd. Nielsen med J. P. Hansen, Thuro, som Suppleant.

Til Deciderer valgtes Skibsbygmester And. Jensen og Skibs- reder Jul. Larson, Svendborg.

Den korresponderende Reder for »Gæa«, Mægler C. V. Peter- sen, motiverede et Andragende om, at Assurancen erstattede »Gæa«, selvfølgelig mod Tilbagebetaling, hvis den krigsførende Magt gaar ind paa at godtgøre Skaden.

Kaptajn Andreassen anbefalede at stille sig velvilligt. »Gæa«s Kaptajn havde intet forsendt, og ethvert af de andre Skibe var udsat for noget lignende.

Kaptajn Petersen anbefalede ligeledes.

Kaptajn Ravnemose fremhævede, at hvis de Skibe, som var ude, var bleven liggende i fremmede Havne, havde det medført meget store Tab. At et enkelt Skib rammes af den Ulykke, som kunde have truffet ethvert af dem, bør det ikke undgælde for.

Kaptajn Petersen spurgte, om Rederiet ikke havde sørget for at faa Skibet krigsassurance, og om Søassurance vilde erstatte for alle Mineforlis.

Kaptajn Andreassen oplyste, at Krigsassurance paa det Tidspunkt kun kunde opnaas paa ganske urimelige Vilkaar.

Formanden ønskede afgjort, om Erstatning skulde ydes hele Rederiet eller kun de trængende Redere.

Ravnemose mente, at man burde fastsætte en Erstatning. De Redere, som ikke ønskede at modtage den, kunde jo afgive den. Solvfolgelig bør Rederiet fremdeles arbejde for at faa Erstatning fra anden Side.

Formanden mente, at man ikke her kunde klassificere dem.

Andreassen vilde særlig anbefale at give Erstatning til »Gæa«s Kaptajn, der havde mistet alt, og ligeledes til den tidligere Kaptajns Enke.

O. V. Petersen meddelte, at der var gjort alt muligt for at faa Erstatning fra de krigsforende Magter, og det vil man fortsætte med.

Skibbygmester Jensen fandt det vanskeligt at sortere trængende fra ikke-trængende.

Dirigenten autog, at et Udvalg sammen med Rederiet vistnok bedst kan fordele Gaven.

Mægler H. A. Hansen glædede sig over, at der trods de ubeldige Forhold var saa stærk Stemning for at yde de Skadelidte nogen Erstatning. De Redere, som ikke trænger til det, vil sikkert ikke tage mod nogen Gave. Fordelingen bør foretages af et Udvalg sammen med Rederiet. Og Pengene bør udbetales straks med Forpligtelse til Tilbagebetaling, hvis den skyldige Nation en Gang i Tiden bliver dømt til at yde Erstatning.

Det vedtoges at lade Bestyrelsen sammen med Rederiet foretage Fordelingen.

Andreasen oplyste, at »Gæa« var assureret for 40,300 Kr. Lad os heraf drage Indskud og give Rederiet Halvdele af Resten. Det bliver c. 18,000 Kr.

Skibbygmester A. Jensen anbefalede at give 20,000 Kr.

Skibsreder Jensen anbefalede skriftlig Afstemning.

Formanden præciserede, at i Følge Lovene kunde der ikke ydes Erstatning, men derimod var det fuldt ud lovligt at yde en Gave.

H. A. Hansen hævdede, at der ikke ved at yde en Gave her skabtes noget Præcedens.

Ved skriftlig Afstemning vedtoges det med 163 St. at yde en Gave; 6 stemte imod, og 5 stemte ikke.

Der veksledes nu en Række Bemærkninger om Gavens Størrelse. Fra flere Sider blev det stærkt fremhævet, at Kaptajn Petersen og Kaptajn Møllers Enke burde have fuld Erstatning.

Efter en længere Forhandling vedtoges det enstemmig med 169 St. at udbetale Kr. 18,000.

C. V. Petersen takkede paa Redernes Vegne, idet han meddelte, at han for sit Vedkommende frafaldt Erstatning af Svendborg Soassurance.

Formanden meddelte, at som Følge af denne Vedtagelse maatte Indskudspræmien nedsættes til 11½ pCt.

Dansk Sejlskibsrederiforening har henstillet til alle danske Skibsførere under de herskende Forhold altid under Sejlads, maade Dag og Nat, og under Opankring i ikke-neutral Havn at fore Nationalflaget.

Endvidere forelæa en Fortegnelse over engelske Flaadehavne, til hvilke fjendtlige Undersatner ikke har Adgang; i Tilfælde af, at de befunder sig paa neutrale Skibe, vil de blive bortfjernede.

Skibbygmester A. Jensen forespurgte, om et Skib kan nægtes Optagelse i Assurance, fordi der er anvendt Vantskruer i Stedet for Jornsruer og Taljereb til Rigningen.

Formanden meddelte, at man havde nægtet Optagelse, fordi man fandt, at den omtalte Rigning forvoldte Fare i visse Tilfælde.

A. Jensen fandt det uretfærdigt at ville lægge Fremskridt Hindringer i Vejen.

Dirigenten gjorde opmærksom paa, at man i alle Tilfælde burde paase, at Skruerne havde en tilstrækkelig Styrke.

Efter en Række tekniske Bemærkninger vedtoges det at tillade Anvendelse af Vantskruer med Styrkeattest.

Rejseagent Ferd. Nielsen fik i Betragtning af sit udmærkede Arbejde sin Aarsløn forhojet fra 1500 til 2000 Kr.

Dirigenten sluttede dermed Generalforsamlingen med et Leve for Svendborg Soassurance og fik selv et Leve.

Senderho Understøttelsesforening

afholdt den 13. ds Generalforsamling.

Formanden, Kaptajn Hans Thomsen, oplæste det sidste Aars Regnskab, som balancerer med Kr. 5,769.09 og meddelte, at der i Aarets Løb var udbetalt Kr. 551 i Understøttelse, samt at Kassen nu ejer en Formue af Kr. 10,545.53. Regnskabet godkendtes.

P. K. P.

Havarier og Forlis.

Amanda, Fiskekutter af Esbjerg, kom i Nærheden af Hals paa Grund paa Korsholm. Sviters assisterer.

Margrethe, Motorkvase af Marstal, kom paa Rejsen fra Ebeltoft til Kiel paa Grund ved Vemmeræs i tæt Taage.

Kodan, Barkskib af Marstal, er paa Rejsen fra Mobile til Whitehaven med en Ladning Tømmer indkommet til Havana i læk Tilstand.

Tribune, Damptrawler af Grimsby, er strandet c. 5 Sømil Nord for Reykjanas (Island). Sviters »Geir« assisterer, men da Skibet er vandfyldt, og tillige staar meget udsat, er Udsigten til Bjergning ikke særlig stor.

Asger Ryg, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 12. ds. paa Rejsen fra England til Tuborg med en Ladning Stenkul paa Grund udenfor Tuborg Havn, men kom snart efter flod. Skibet fortsatte ind i Hav-

nen, hvor det atter kom paa Grund i Havneløbet, kom imidlertid hurtigt flod igen og fortojede i Havnen.

Helene, Dpsk. af Kjøbenhavn, er kommet paa Grund paa Øst-siden af Hveen. Skibet, der har Vand i Fortanken, har Assistance.

Holar, Dpsk., tilhørende Det forenede Dampskibsselskab, har paa Rejsen til Island været i Kollision med Dpsk. »Alice Krohn« af Moss, som var paa Rejse fra Elswich til Kjøbenhavn med en Ladning Stenkul. »Alice Krohn« fik Skade paa en Baad samt Broen.

Canada, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Amerika til Gøteborg strandet Vest for Scaddon Fyr (mellem Orkney- & Shetlandsøerne). Besætningen er bragt i Laud.

Bybygninger, Køb og Salg.

Fra Burmeister & Wain's Skibsværft paa Refshølen foretoges den 6. ds. en vellykket Provetur i Sundet med Motorskibet »Panama«. Værftets Byggenummer 299.

»Panama« er det 8. i Rækken af store Motorskibe, som Burmeister & Wain allerede har leveret til Det østasiatiske Kompagni, og har følgende Dimensioner: Længde 410', Bredde 55' og Dybde 30'6". Deplacementet er c. 13,000 Tons, D. W. Bæreevnen 8,300 Tons og Hestekraften 3,100 ind. HK. »Panama« er hovedsagelig et Lastskib, men har dog tillige hyggelige og komfortable Passagerbequemmeligheder for 10 1. Kl. Passagerer.



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. 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.

Tuborg Øl
 og *Tuborg Mineralvande*
 kan paa Grund af deres ypperlige
 Kvalitet og store Holdbarhed særlig
 anbefales til Skibsproviant.
 Tuborgs Depot: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Vesterhavet. Karla, Winther, afg. Dartmouth 14./3. til Esbjerg. — Inger, Skou, pass. l'Oussant 14./3. for Barcelona. — Fylla, Thomsen, afg. Tarragona 14./3. til Burriana. — Anna, Winslow, afg. New York 12./3. til Odense. — Stella, Schiff, ank. Valencia 13./3. — Yrsa, Larsen, pass. l'Oussant 12./3. for London. — Marie, Nielsen, afg. Liverpool 12./3. til Stockholm. — Thyra, Lund, afg. London 12./3. til Aarhus. — Polly, Møller-Hansen, ank. Birmingham 12./3. — Nora, Jensen, ank. Randers 13./3. — Ellen, Hansen, afg. London 12./3. til Aalborg. — Nancy, Iversen, afg. Esbjerg 13./3. til Methil. — Bodil, Nandal, ank. Horsens 13./3. — Noxos, Basse, afg. Lissabon 12./3. til Esbjerg. — Norma, Madsen, afg. Lissabon 12./3. til Esbjerg. — Valborg, Jepsen, ank. Thorshavn 11./3. — Nordsoen, Nielsen, afg. Ibiza 11./3. til Island. — Cito, Toft, afg. Ellesmere Port 10./3. til Esbjerg. — Laura, Thøgersen, afg. Trondhjem 11./3. til Liverpool. — Olga, Christensen, pass. Gibraltar 9./3. for Færøerne. — Rigmor, Uldall, ank. London 10./3. — Hebe, Gregersen, ank. Runcorn 9./3. — Bertha, Degn, ank. Kjøbenhavn 10./3. — Johanne, Mikkelsen, afg. Gibraltar 8./3. til Reykjavik. — Dagmar, Sørensen, afg. Kalundborg 11./3. til Nantes.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, afg. Swansea 12./3. til Odense. — Johan Siem, Wittenkamp, afg. Newcastle 12./2. til Charleston. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Newcastle 13./3. — Russ, Petersen, afg. Newcastle 12./2. til New Orleans. — Wladimir Sawin, Folkenberg, ank. Kjøbenhavn 16./3. — Excellence Pleske, Boutrup, afg. Newcastle 9./3. til Galveston. — Michael Ontchoukoff, Nielsen, afg. Newcastle 17./2. til Savannah. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Randers 12./3. — Wladimir Roitz, Olsen, afg. Galveston 9./3. til Kjøbenhavn. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Norfolk 10./3. til Frederikshavn. — Newa, Dahl, afg. Norfolk 28./2. til Aarhus.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk ank. Cardiff 6./3. — Anna Mærsk ank. Karrebæksmunde 9./3. — Arnold Mærsk afg. Baltimore 6./3. — Chassio Mærsk ank. Kjøbenhavn 9./3. — Eleonora Mærsk afg. Baltimore 6./3. — Hilda Mærsk afg. Nykjøbing F. 28./2. — Johannes Mærsk ank. Newcastle 6./3. — Laura Mærsk ank. Göteborg 7./3. — Lexa Mærsk ank. Hull 9./3. — Peter Mærsk ank. Barry 27./2. — Sally Mærsk ank. Konstantinopel 29./9. — Silkeborg afg. Bahia 20./2.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. Baltimore 18./2. til Aalborg. — Gulfaxe, Petersen, afg. New York 1./3. til Aarhus. — Skinfaxe, Hemmingsen, ank. Svendborg 13./3. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Methil 7./3.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Nantes 13./3. — Martha, Christensen, ank. Swansea 10./3. — Elina, Rathje, ank. Greenwich 8./3. — Theresen, Pedersen, ank. Tynon 16./3. — Harriet, Larsen, ank. Methil 10./3. — Dagny, Therkildsen, afg. Tynon 11./3. — Simone, Olsen, afg. Tynon 10./3. — Joanne, Olesen, afg. Vigo 6./3. — Vera, Risa, afg. Vigo 6./3. — Daisy, Jørgensen, afg. Castellion 13./3. — Aline, Leth, afg. Mariager 16./3. — Betty, Lagesen, afg. North Shields 28./2.

Dania. Mary, Clausen, afg. Norfolk 15./3. til Helsingborg. — Ely, Lorentzen, afg. Oran 4./3. til Savannah. — Nelly, Schubert, afg. Norfolk 2./3. til Esbjerg. — Lilly, Sørensen, ank. Stavanger 20./2. — Alexy, Sørensen, pass. Fornæs 16./3. for Bandholm. — Dagny, Clausen, ank. Kjøbenhavn 12./3.

Brix Hansen & Co. John, Mathiesen, afg. Kjøbenhavn 15./3. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Horsens 15./3. — Nordpol, Nielsen, afg. Las Palmas 11./3. — Fauny, Nielsen, afg. Montevideo 17./2.

Orion. Sirius ank. Aarhus 16./3. — Orion, afg. Kjøbenhavn 6./3. til Baltimore.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Hans Jensen afg. Baltimore 10./3. — Freja afg. Göteborg 11./3.

Thuro. Peter Bom, Jørgensen, ank. Methil 9./3. — Petrine Hansen, Hansen, ank. Leith 9./3. — H. A. Hansen, Andreasen, ank. Odense 11./3.

Ero. Erindring, Nielsen, ank. Aarhus 14./3.

Sejlskibe.

Svendborg. Frida, Bom, ank. Buenos Aires 8./3. — Ruth, Larsen, ank. Kragerø 10./3. — Erhardt, Malling-Larsen, ank. Göteborg 10./3. — Mine, Jørgensen, ank. Göteborg 10./3. — Minerva, Fuglsang, ank. Kragerø 13./3. — Flora, Sørensen, ank. Granton 16./3. — Criterion, Nielsen, ank. Helsingør 13./3. — Yrsa, Sørensen, ank. Halmstad 14./3. — Salon, Rasch, ank. Rudkjøbing 14./3.

Ero. Acacia, Jensen, ank. Trawemünde 10./3. — Christian, Jensen, ank. Trawemünde 10./3. — R. P. Nielsen, Petersen, ank. Aarhus 10./3. — Advance, Bager, ank. Nekso 10./3. — Adele, Weger, ank. Odense 11./3. — Rolf, Rasmussen, ank. Göteborg 10./3. — Ami, Albertsen, ank. West Wemyss 11./3. — Theodor, Andersen, ank. Odense 12./3. — Pampa, Svendsen, ank. Hals 12./3. — Westa, Andersen, ank. Suly 13./3. — Gloria, Kromann, ank. Aarhus 12./3. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. Rotterdam Røvier 12./3. — Hermod, Petersen, ank. Frederikshald 12./3. — Atlantic, Rasmussen, er afg. Frederikshald til Leith. — Nanna, Østermann, ank. Trawemünde 13./3. — Henry, Jensen, ank. Leith 13./3. — Bonavista, Christensen, ank. Kjøge 12./3. — Daggy, Madsen, afg. Kjøbenhavn 13./3. til Malmö. — N. E. Schmidt, Rasmussen, ank. Oporto 14./3. — I. A. Kromann, Christensen, er afg. Halmstad til Ayr. — Arken, Andersen, ank. Hals 13./3. — Marie, Raahauge, ank. Berwick 13./3. — N. Hansen, Albertsen, ank. Lissabon 13./3. — Svane, Christensen, ank. Dysart 13./3. — Abba, Hansen, ank. Aarhus 14./3. — Karen, Albertsen, ank. Fredericia 14./3. — Mars, Olsen, ank. Sandnes 15./3. — Ceros, Bager, ank. Moss 15./3. — Spica, Boye, ank. Nykjøbing S. 15./3. — Poseidon, Rasmussen, ank. Granton 13./3.

Sønderho-Fans. Martha, Fischer, afg. Esbjerg 8./3. til Cadix. — Elisabetha, Fischer, afg. Liverpool 13./3. til Cadix.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 18. Marts 1915. — Fragtmarkedet. — Forslag til midlertidig Lov om Ændring i Lov Nr. 54 af 1. April 1905 om Sofolks Forsikring mod Folger af Ulykkestilfælde i Sofartsvirksomhed. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Sofarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns uofficielle 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.

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

Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,
Chr. Schjorbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonvørk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

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



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 Dampskibetsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sydlige 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 *italienske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Mejer (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. 275. Island Vestkyst. Breidifjördr Øst for Flatey. Indsejling til Skardstød, Salthólmavík og Króksfjardarnos. Maalesok 1 : 70 000, med Specialkort: Indsejlingen til Skardstød 1 : 30 000. 1915. Pris paa Papir Kr. 2.50.

I. Østersøen.

298. Sverrig. Oplysning om Fyr, Fyrskibe og Lystønder.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 10, Stockholm 1915.)

For Tiden (d. 11te Marts) er følgende Kystfyr slukkede og følgende Fyrskibe og udenskærs liggende Lystønder indbragne:

1. S.-lige Lodsdistrikt.
Fyr: *Smygeluck*, Fyrene ved *Ystad*, *Saundhammaren*, *Hanö*, *Godhult*, *Utklippan* og *Utlängan*.

Lystønder: *Esten*.

2. E.-lige Lodsdistrikt.

Fyr: *Ölands Södra Udde*.

Fyrskibe: *Utgunden*.

Lystønder: *Trädgårdsgrund*, Lystønderne i *Kabarsunds Djuprännå*, *Ölands Södra Rev* og *Ölands Norra Grund*.

3. Mellemste Lodsdistrikt.

Fyrskibe: *Kopparstenarna* og *Svenska Björn*.

Lystønder: *Revenegrunder*.

4. Nedre N.-lige Lodsdistrikt.

Fyr: *Djærsten*, *Storungrun*, *Luogjö*, *Högbonden* og *Skug*.

Fyrskibe: *Grundkallen*, *Grepén*, *Västtra Banken* og *Finngrundet*.

Lystønder: *Argos Grund*, *Herr Flojs Grund*, *Storgrundet* og *Vänta Lilets Grund*.

5. Øvre N.-lige Lodsdistrikt.

Fyr: *Holmögadd*, *Holmsund*, *Bergudden*, *Stora Fjäderägg*, *Rutan*, *Blackkallen*, *Björökubb*, *Rönnskär*, *Räckkallen* og *Germundö*.

Fyrskibe: *Sjödostbrøtten* og *Nordströmsgrund*.

Lystønder: *Långrugrunder*, *Veggrunder*, *Nordhulen*, *Sörugudden* og *Kata Storgrund*.

299. Sverrig. Norrköping Skærgaard. Afmærkning.

(„Underrøttelser för sjöfarande“ Nr. 10/136; Stockholm 1915.)

Ved Forarsudlægningen 1915 vil et nyt Løb fra Søen forbi og N. om *Lillaunnarsgrund* til *Oxelölandet* ved *Ålöfjärden* blive afmærket som følger:

1. Paa Løbets N.-Side udlægges:

a) En rød Vager med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa c. 58° 39' 23" N. 17° 23' 38" E. 6) En Stage med Kost paa c. 58° 40' 10" N. 17° 20' 45" E. c) En Stage med Kost paa c. 58° 40' 12" N. 17° 19' 52" E. d) En rød Vager med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa c. 58° 40' 23" N. 17° 18' 40" E. e) En Stage med Kost paa c. 58° 40' 53" N. 17° 16' 50" E. f) En Stage med Kost paa c. 58° 41' 10" N. 17° 15' 50" E.

2. Paa Løbets S.-Side udlægges:

g) En sort Vager med 1 Ballon paa c. 58° 38' 53" N. 17° 23' 38" E. h) En Stage med Kors paa c. 58° 39' 31" N. 17° 21' 43" E. i) En Stage paa c. 58° 39' 48" N. 17° 20' 42" E. j) En sort Vager med 1 Ballon paa c. 58° 40' 38" N. 17° 16' 15" E. k) En Stage paa c. 58° 41' 00" N. 17° 14' 45" E. l) En Stage paa c. 58° 41' 15" N. 17° 11' 55" E. (Kort Nr. 205.)

300. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Afmærkning.

(„Underrøttelser för sjöfarande“ Nr. 10/132; Stockholm 1915.)

Ved Forarsudlægningen 1915 sker følgende Forandringer ved Afmærkningen:
a) Stagen med Kost paa 59° 40' 18" N. 18° 58' 03" E. Vest for *Gåså* flyttes til 59° 40' 14" N. 18° 58' 06" E., Syd for en nyfunden Grund. b) Den mellemste af de 3 Stager NE. for *Marö* flyttes fra 59° 42' 25" N. 19° 04' 22" E. til 59° 42' 28" N. 19° 04' 30" E., Nordøst for en nyfunden 4, 8 m Grund, og den østligste af disse Stager paa 59° 42' 26" N. 19° 04' 43" E. inddrages. c) Stagen paa 59° 44' 10" N. 19° 11' 52" E. (3st for *Botvedskär* flyttes til 59° 44' 12" N. 19° 12' 13" E., Syd for en nyfunden 5, 6 m Grund. d) Stagen paa 59° 44' 43" N. 19° 16' 40" E. flyttes til 59° 44' 58" N. 19° 17' 17" E., Nord for en nyfunden 5, 6 m Grund. e) En Stage udsættes paa 59° 50' 24" N. 19° 05' 20" E., Vest for en nyfunden 5 m Grund, som ligger W. for *Grano*. f) Stagen med Kost paa 59° 52' 07" N. 19° 06' 05" E. Sydvest for *Högskärs* flyttes til 59° 52' 02" N. 19° 05' 58" E., Vest for en nyfunden 2, 7 m Grund. g) En Stage med Kost udsættes paa 59° 22' 20" N. 18° 44' 54" E., Syd for en nyfunden 6 m Grund ved *Krifholmén*.

301. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Galtholmen — Kaljö. Vrag.

(„Underrøttelser för sjöfarande“ Nr. 10/133; Stockholm 1915.)

Dampren *Svinhod* er sunket i Færvandet mellem *Galtholmen* og *Kaljö*. Naar Isforholdene tillader det, vil der blive udlagt nogle Pontoner til Brug ved Bjergningen af Vraget. Samtidig med Pontonerne udlægges NNE. for disse en grøn Vraglyststønde, der viser grønt To-Lyn hver 6 s. Man skal gaa N. om Lystønden, der kommer til at ligge paa c. 59° 22' 40" N. 18° 39' 30" E.

302. Tyskland. Danziger-Bugt. Weichselriff NE. Vrag borttaget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 15/392; Berlin 1915.)

Mudderprammen, som var sunket NE. for *Weichselriff*, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 54° 26' ⁶/₆ N. 18° 43' ⁹/₆ E.
(Se „Efterretninger for Søfartende“ Nr. 75/2386. København 1914.)

303. Tyskland. Kieler Fjord. Kiel. Wik. Havnearbejder. Paabud.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 15/393; Berlin 1915.)

Undervandsarbejderne, hvortil der anvendes Dykkerklokker, ved Molen ved Marinens Kuldepot *Wick* paa S.-Siden af Havnen er fuldført. Der er 3 m Vand over Molen. Overvandsarbejderne fortsættes. Begge Sider af Molen er afmærket med Stænger med røde Flag. Paa N.-Siden ligger to Lystønder, der viser orangefarvet Lys. Man skal holde sig uden for Afmærkningen og passere Stedet med den paabudte Føremindskning af Farten. c. 54° 21' ³/₄ N. 10° 09' ⁴/₄ E.
(Se „Efterretninger for Søfartende“ Nr. 20/900. København 1914.)

II. Paa den N.-lige Inderende af Kanalen er tændt et hvidt, rødt og grønt, fast

Fyr. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 235° til 24°;
2. hvidt i — — 24° - 36°;
3. rødt i — — 36° - 72°.

Flammens Højde: 4½ m. Synsvidde: 3 Sm. 37° 15' 51" N. 9° 52' 05" E.

III. Paa den S.-lige Inderende af Kanalen er tændt et hvidt, rødt og grønt, fast

Fyr. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 30° til 73°;
2. hvidt i — — 73° - 83°;
3. rødt i — — 83° - 235°.

Flammens Højde: 4½ m. Synsvidde: 3 Sm. 37° 15' 43" N. 9° 52' 12" E.

IV. Lystønden ved *Sebra* Pynt er forandret til at vise grønt Lys med For-
mærkelser.

V. En sort Lystønde, *bouée de l'entrée*, der viser rødt, fast Lys, er udlagt i 10 m
Vand 550 m 81° (misv. E.) fra Fyret paa *Sebra* Pynt.

VI. Det grønne, faste Fyr paa W.-Kajen ved *Ponty* Bugt, 600 m 240° (misv.
W. t. S. 7/8 S.) fra *Marabout de Sidi Salab*, er neclagt.

VII. To sorte Lystønder, som kan vise rødt, fast Lys, er udlagt henholdsvis
0,4 Sm 74° (misv. E. 5/8 N.) og 0,27 Sm 98° (misv. E. t. S. 1½ S.) fra Fyret paa *Sebra* Pynt.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 26/1314. København 1914.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

322. Spanien. Territorialgrænse.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 16/430. Berlin 1915.)

Som Grænse for det nøytrale spanske Søterritorium regnes en Linie, der gaar
parallelt med Kysten i en Afstand af 3 Sm.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, †: Tilleg.

Korts eller
Bogs Nr.

- | | | |
|---|-----|--|
| N | 45 | Ostsee, Deutsche Küste: Küste von Ostpreussen und Kurisches Hafl.
1 : 150 000. |
| N | 17 | Ostsee, Deutsche und Russische Küste: Küste von Kurland, Memel bis
Steinort. 1 : 150 000. |
| R | 16 | Ostsee, Russische Küste: Küste von Kurland, Steinort bis Lyserort.
1 : 150 000. |
| † | 45 | Ostsee: Küste von Ostpreussen und Kurisches Hafl (2 Blätter). |
| † | 67 | Ostsee, Deutsche Küste: Kieler Hafen. |
| † | 17 | Ostsee, Russische Küste: Westküste von Kurland, Südllicher Teil. |
| R | 142 | Ostsee, Deutsche Küste: Gewässer um Rügen, südlicher Teil. 1 : 75 000. |
| R | 266 | Englischer Kanal, Nordküste von Frankreich: Cherbourg bis Fécamp.
1 : 150 000. |

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

304. Sverrig. Sundet. Oplysning om Fyr, Fyrskibe og Lystønder.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 10. Stockholm 1915.)

For Tiden (d. 11te Marts) er følgende Kystfyr slukkede og følgende Fyrskibe
og udenskærs liggende Lystønder inddragne:

S.-lige
Lodsdistrikt.

Fyr: *Kullen, Hveen, Haken, Barsebäck, Bredgrund, Skavör og Falsterbo.*

Fyrskibe: *Svinbådan, Kalkgrundet, Oskarsgrundet og Falsterborev.*

Lystønder: *Västerflacket og Pinnhättan.*

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

305. Danmark. Kattegat. Anholt. Havn. Dybde aftaget.

Paa Grund af Tilsending er Dybden i Havnemundingen kun 3,5 m. c. 56°
42' 9 N. 11° 30' 7 E.
(Kort Nr. 247. Danske Lods Side 235 og 236. Havne-Lods Side 24 og 25.)

306. Sverrig. Kattegat. Oplysning om Fyr, Fyrskibe og Lystønder.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 10. Stockholm 1915.)

For Tiden (d. 11te Marts) er følgende Kystfyr slukkede og følgende Fyrskibe
og udenskærs liggende Lystønder inddragne:

1. S.-lige Lodsdistrikt.

Fyr: *Ängelholm, Vingaskär og Hallands Väderö.*

Lystønder: *Store Middelfgrund.*

2. W.-lige Lodsdistrikt.

Fyr: *Tylö, Morups Tangs, Vörberg, Malö og Fjordskär.*

Fyrskibe: *Fluden.*

Lystønder: *Lille Middelfgrund.*

307. Sverrig. Kattegat. Glommen. Havnearbejder. Fyr midlertidig slukket.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 10/147. Stockholm 1915.)

Ledelyrene ved Havnen er slukkede. Naar Havnens Ombygning er endt, skal
Fyrene forandres. Forfyret: 56° 56' 00" N. 12° 21' 20" E.
(Kort Nr. 211, 246 og 247. Danske Lods Side 251.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

308. Nordsøen. Maas Fyrskib NW. Vrag.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 39/366. s-Gravenhage 1915.)

Føreten af Damperen *Heimland I* rapporterer, at han den 23de Februar d. A.
har observeret 2 Master, som ragede ud af Vandet, c. 17 Sm 307° (misv. NW. 1/2 N.)
fra *Maas* Fyrskib. Omtrentlig Plads: 52° 12' N. 3° 32' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/156. København 1915.)

309. Norge. Kabler udlagt.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/59. Kristiania 1915.)

Telegraf- og Telefontabler er udlagt paa følgende Steder:

1. Over *Alfjorden*: *Ragenes—Borkenes*. 59° 35' 30" N. 5° 31' 45" E.
2. Over *Saltstensleden*: a) *Vaandenes—Sanda—Lyngvar* SW.-Pynt. 62° 48' 40"
N. 6° 42' 00" E.
b) *Lyngvar* NE.-Pynt—S. om *Bratholm—Næsto* SW.-Pynt. 62° 48' 50" N.
6° 42' 32" E.
- c) *Næsto* NE.-Pynt—*Rodstjøen*. 62° 49' 00" N. 6° 46' 30" E.
3. Over *Tingvoldfjord*: *Knivskednes—Hegerberg*. 62° 53' N. 8° 09' E.

Ved Ankring eller lignende paa disse Steder maa udvises Forsigtighed, da Be-
skadigelse af Kablerne medfører Erstatningsansvar.

310.

Holland. Sommermærkning.

(„Bericht aan Zeevaartraden“ Nr. 39:362. 1-4-Travuhage 1915.)
I Holland er Udlægningen af Sommermærkningen paabegyndt.

311. Holland. Schouwenbank NNE. Vrag observørret.

(„Bericht aan Zeevaartraden“ Nr. 42:397. s-Gravenhage 1915.)
Køreten af Danperen *Terror* rapporterer at have observeret et Vrag 7 Sm NNE. for *Schouwenbank* Fyrskib. c. 51° 53' N. 3° 32' E.

312. Skotland. Firth of Forth og Moray Firth. Lods-Station. Besejling.

(„Notice to Mariners“ Nr. 154. London 1915.)
Paa Grund af de udlagte Miner er der Lodstvang for alle Skibe (indbefattet Fiskerifartøjer), som har et Dybgaende af over 2,4 m. og Besejling uden Lods vil være i højeste Grad farlig. Fiskerifartøjer og andre Smaaskibe med over 2,4 m Dybgaende skal samle sig ved Lods-Stationerne og vil blive lodseede ind eller ud af Havnene i Grupper.

1. *Firth of Forth*. Indgaende Skibe maa kru løbe ind i *Firth of Forth* ved Dagens Lys; de skal passere mellem *Isle of May* og *Austruther Wester*; herfra skal de sætte Kurs efter *Kinghorn Ness*. Naar de nærmer sig *Inchkeith*, skal de tage Lods fra Lodsfartøjet i *North Channel*.

Man advares indtrængende mod at komme S. for Linien fra N.-Plynten af *Isle of May* til *Kinghorn Ness*, før man er passeret Meridianen paa 3° W., hvor man skal sætte Kurs efter Midten af *North Channel*.

Udgaende Skibe skal passere Meridianen gennem 3° W. paa Breddeparallellen gennem 56° 06' 30" N. og herfra sætte Kurs mellem *Austruther Wester* og *Isle of May*. Ovennævnte Paabud gælder for alle Skibe, hvad enten Havnen, de skal til, ligger E. eller W. for *Inchkeith*.

2. *Moray Firth*. Skibe, der skal til *Grountry* eller *Inerness*, skal tage Lods ved *Hick* eller *Borghad*. Udgaende Skibe skal hindsætte Lodsene ved en af disse Stationer. Det er farligt for ethvert Skib at sejle uden Lods SW. for en Linie fra *Kindhorn* til *Parbethess*. *Hick*: 58° 26' N. 3° 05' W. *Borghad*: 57° 42' N. 3° 30' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 71/222. København 1914.)

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

313. England. Milford Haven. St. Anns Head. Traagesignal midlertidig upaa-
idelig.

(„Notice to Mariners“ Nr. 163. London 1915.)
Man maa ikke absolut stole paa Traagesignalet fra *St. Anns Head*, da Sirenen er i Orden. 51° 40³/₄' N. 5° 10¹/₂' W.

314. Ørken Øerne. Scapa Flow. Besejling.

(„Notice to Mariners“ Nr. 154. London 1915.)
Paa Grund af de udlagte Miner er der Lodstvang for alle Skibe (indbefattet Fiskerifartøjer), som har et Dybgaende af over 2,4 m. og Besejling uden Lods vil være i højeste Grad farlig. Fiskerifartøjer og andre Smaaskibe med over 2,4 m Dybgaende skal samle sig ved Lods-Stationerne og vil blive lodseede ind eller ud af Havnene i Grupper.

Alle Indløb er farlige.

Undersøgelstjeneste er oprettet i Indløbet til *Haza Sund* og *Hoy Sund*. Skibe, der ønsker at sejle ind, maa søge Forbindelse med Vagtskibet og meget omhyggelig følge de Instrukses, som de modtager her.

De eneste Skibe, som faar Tilladelse til at sejle ind i *Hoy Sund* W. fra, er de, der ere bestemte til *Stromness*. Skibe kan ikke sejle ind i *Scapa Flow* fra *Stromness*.

Haza Sund: c. 58° 49' N. 3° 03' W. *Hoy Sund*: c. 58° 57' N. 3° 21' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 71/222. København 1914.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

315. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. Vrag afmærket.

(„Notice to Mariners“ Nr. 153. London 1915.)
En Mudderpram er sunket 0,6 Sm 40° (misv. NE. 1,2 E.) fra *Robbins Reef* Fyr. Mindste Dybde over Vraget er 5,4 m. En sort og rød vandret stribet Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt c. 25 m SE. for Vraget. c. 40° 40' N. 74° 03¹/₂' W.

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

316. Rio de la Plata. Montevideo. Vrag afmærket.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 16/417. Berlin 1915.)
Vraget af Læggeren *Harley* er sunket c. 250 m 340° (misv. NW. t. N. 7/8 N.) fra det røde Lyntyr paa N.-Enden af den W.-lige Bølgebrøder ved *Montevideo* Havn. Ved Vraget er udlagt en sort Lystønde, der viser hvidt Ed-Lyn hver 3 s, Lyn 1,2 s, Mørke 2¹/₂ s. c. 34° 54' S. 56° 14' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

317. Italien W.-Kyst. Tiber Møden. Pinnara Grande. Fyr slukket.

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 66/162. Genova 1915.)
Paa Grund af Jordskælv er Fyret paa N.-Siden af Indløbet til *Pinnara Grande* slukket. 41° 44' 42" N. 12° 13' 24" E.

318. Sicilien N.-Kyst. Palermo. Belysning.

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 66/164. Genova 1915.)
Læst ved S.-Enden af Bølgebrøderen, som opføres uden for Havnen, er udlagt et Fyrskib, der viser rødt, fast Lys.

Det paataenkes at afmærke Bølgebrøderens to Hoveder med Lystønder. c. 38° 08' N. 13° 29¹/₄' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 24/1162. København 1914.)

319. Støtten N.-Kyst. Kap Orlando. Fyr forandres.

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 71/175. Genova 1915.)
Naar Fyret paa Kap *Orlando* om kort Tid forandres, kommer det til at vise hvidt To-Blink hver 12 s, Blink 2 s, Mørke 2 s, Dink 2 s, Mørke 6 s. 38° 09' 52" N. 14° 45' 00" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/288. København 1915.)

320. Italien E.-Kyst. Brindisi. Kap Cavallo NE. Grund.

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 66/167. Genova 1915.)
En Grund med 1,3 m Vand er fundet i 4 m Vand c. 730 m 25¹/₂° (misv. NE. t. N. 1/8 N.) fra Taarnet paa Kap *Cavallo*. Kap *Cavallo*: c. 40° 39' N. 18° 02' E.

321. Tunis. Bizerte. Belysning forandret.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 314. Paris 1915 og „Bericht aan Zeevaartraden“ Nr. 17/153. s-Gravenhage 1915.)
Ved *Bizerte* er foretaget følgende Forandringer:

I. Paa Indersiden af den ydre Bølgebrøder er tænkt et hvidt, fast Fyr, der er synligt i Pejlingen fra 47° til 60°. Flammens Højde: 4 m. Synsvide: 2 Sm. 37° 16' 40" N. 9° 53' 40" E.

73

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S.- og Ø-Kyst med hosliggende Øec.

No. 131. Africa, East Coast. Mafia channel—Alterations in buoyage; beacon removed.
 1. Mafia No. 1 buoy withdrawn: Position on charts. At north-west end of Niororo reef. Lat. 7° 35' S., long. 39° 40' E. Description. A black conical buoy. 2. Alteration in position of buoys. (a) Mafia No. 3 buoy: New position. At a distance of about 2 cables, eastward, from former position at north-west end of Salim bank, and 6¹/₁₀ miles, 6° (N. 12° E. Mag.), from Ras Kisimani +. Ras Kisimani +, lat. 7° 56' S., long. 39° 35' E. Description. A black conical buoy. (b) Mafia No. 4 buoy: New position. At a distance of about 6 cables, southward, from former position at north-west end of Al Hudjiri reef, and 3¹/₁₀ miles, 344° (N. 10° W. Mag.), from Ras Kisimani +. Description. A black conical buoy. 3. Mauge reef beacon removed: Position on charts. On north end of Mauge reef. Lat. 8° 02' S., long. 39° 36' E. Description. A mast with black ball. Variation. 6° W. (Notice No. 131 of 1915, dated 20th February.)

Charts affected. No. 458, Mafia island and channels. No. 1032, Channels between Ras Tikwiri and Mafia island. No. 662, Kilwa point to Zanzibar channel. Publication. Africa Pilot, Part III., 1905, pages 362, 363, 364, 367, 373, 374.

No. 141. South Indian Ocean—Comoro Islands, Mayotta island, Bandeli passage—Alteration in leading line. Position. Point Amoro beacon, lat. 12° 52' S., long. 45° 14' E. Details. The former leading line marked by beacons on Point Amoro and in Ajangua bay, is no longer in use, and a new leading line has been established as follows: (a) Front leading mark: Position. At a distance of 3¹/₁₀ cables, 205° (S. 32° W. Mag.), from Point Amoro beacon. Description. A Baobab tree, painted white. (b) Rear leading mark: Position. At a distance of 3¹/₁₀ cables, 295° (N. 58° W. Mag.), from the front leading mark. Description. A Baobab tree, painted white. Remarks. These marks in line bearing 295° (N. 58° W. Mag.) lead through Bandeli passage. Note. The former leading line mentioned above is to be expunged from the chart, and the new leading line inserted. Variation. 7° W. (Notice No. 141 of 1915, dated 25th February.)

Chart affected. No. 2741, Mayotta island. Publications, South Indian Ocean Pilot, 1911, pages 213, 214. Africa Pilot, Part III., 1905, pages 561, 562; Revised Supplement (2), 1914.

No. 156. Japan—Inland Sea, Yashiro Jima. Sengai se—Light established. Position. Lat. 33° 49' 19" N., long. 132° 21' 38" E., on chart No. 3154. Abridged description. Lt. Fl. ev. 5 sec., 32 ft., vis. 11 m. (U). Details: Character. A flashing white light every five seconds. Elevation. 32 feet. Visibility. 11 miles. Power. 150 candles. Structure. Iron framework, on circular concrete column, painted in red and black horizontal bands. Remarks. The light is unwatched. (Notice No. 156 of 1915, dated 5th March.)

Charts affected. No. 3154, Omimase to Gogo shima. No. 2875, Naikai (setsu uchi). Publications, List of Lights, Part VI., 1915, No. 1942a. Japan Pilot, 1914, page 395.

No. 158. Sumatra, West Coast—Pulo Nias. Gunung Sitoli—Light established. Position. Northward of Gunung Sitoli situated on the north-eastern coast of Pulo Nias. Lat. 1° 18' N., long. 97° 36' E., on chart No. 2760. Abridged description. Lt. Fl. ev. 15 sec., vis. 24 m. Details: Character. A flashing white light every fifteen seconds, thus:
 Flash, 12 secs.
 3 secs.

Visibility. 24 miles. Remarks. No further details of the light have been received. (Notice No. 158 of 1915, dated 5th March.)
 Charts affected. No. 2760, Aceh head to Chingkok bay. No. 748b, Indian ocean, northern portion. Publications, List of Lights, Part VI., 1915, No. 821a. China Sea Directory, Vol. I., 1915, page 372.

Kjøbenhavns

uofficielle Børskurs d. 17. Marts 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	115 ¹ / ₂	115	115 ¹ / ₂
Danmark	112 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	112 ¹ / ₂	113
Norden	113 ¹ / ₂ — ¹ / ₂	113 ¹ / ₂	114
Carl	127 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	127 ¹ / ₂	128
Dannebrog	147 — ³ / ₄	148	149
Skjold	112	112 ¹ / ₂	112 ¹ / ₂
Urania		—	—
Dampsk. af 1896	136 —	137	137 ¹ / ₂
Højmdal		130	131
Gorm	138 ¹ / ₂ —	134	135
Neptun	135 ¹ / ₂ —	136 ¹ / ₂	136
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	74 ¹ / ₂ — ¹ / ₂	74 ¹ / ₂	74 ¹ / ₂
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ¹ / ₂ % Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats		—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk. 1. Afd. 1. S.		—	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvn. Kreditf.		—	—
4 ¹ / ₂ % — 2. Serie		—	—
4 ¹ / ₂ % — 1.		—	—
4 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.		85 ¹ / ₂	86
4 ¹ / ₂ % — 7.		85 ¹ / ₂	87
3 ¹ / ₂ % — 6.		—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.		—	—

	Gjort til	Køber	Sælger
Aktier.			
Nationalbank		142	144
Privatbank		102 ¹ / ₂	102 ¹ / ₂
Landmandsbank	131 ¹ / ₂	131 ¹ / ₂	132
Handelsbank		143 ¹ / ₂	145 ¹ / ₂
Kbhvn.s Laane- og Diskontobank	87 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	246 ¹ / ₂ —	245 ¹ / ₂	245 ¹ / ₂
Burm. & Wain	89 ¹ / ₂	89 ¹ / ₂	90
Bryggeri Aktier	247 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	247 ¹ / ₂	248
Helsingør Jærnak		—	—

Vekselkurs d. 17. Marts 1915

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	84.35	
London	19.50	
Paris	78.00	
Amsterdam	165.00	
Wien	64.00	

Møller & Rée,

Bankforretning, 16, Ved Stranden

Bjærch-Jensen & Co.
 Skibsprovinantiering
Holbergsgade 24
 4. Sted fra Nyhavnbroen.
 Hørlig Ekspedition. — Billige Priser.
 Telegr.-Adr. Bjærch-Jensen.
Telefon 7262.

Oliemalerier

af Damp- eller Sejlskibe, i kunstnerisk og korrekt Udførelse under Garant af fuldstændig Lighed, ogsaa efter Fotograf- eller Prospektkort i hver Situation, som ønskes. Pris for Form. 70 x 64 cm uden Ramme 30 Kr. 60 x 90 ctm 40 Kr. Mange smukke Referencer. Betaling efter Overenskomst.

Jul. Gregersen, Marinemaler.
 Flensborg, Kongegade 17.

Budtz-Jørgensen
 Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.
Skibs-Blikkenslageri.
 Leverander til D. F. O. S.

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872)
 anbefaler sig med Levering af alle Slags Baade.

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

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
 Kobbørsmed 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.	<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>Skibeafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Hals-Barres Fyr er der Station for Hals Lods.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton at 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>Skibeafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " "</p> <p>Litspenge: 2 Øre pr. Ton</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½, à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejsøværker. Varekure, 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.</p> <p>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 -</p> <p>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.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredder. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjetende.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af 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 Vanddybde. Gode Besejlingsforhold, Reden rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodetvang. 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 besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor rundt hele Havnen, gode Oplagspladser. Patent-Ophalingsbedding til Skibe af indtil ca. 450 Tons. Egenvægt, Vognlængde 84,52 m (110 Fod). Dybde over forreste Køl-blok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibbyggeri 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 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 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. Mæstekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
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 besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jernbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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 paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 90 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaneder efter 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 Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, 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, moderne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 80,000 kg , 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 Attale.	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, Jernbanespor langs begge 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 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.	Staa-skibsbyggeri 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 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. Havne-pladsen er belyst. Jernbanespor langs den største Del af Bolværkerne.
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 ufor-nøden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrue: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havne-plads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod. indenfor 18 Fod. Bolværkshøjde 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 Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexo.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 18 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 besørger 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.
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 uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanspor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgund kan man Nordfra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkehøjden 6—8 $\frac{1}{2}$ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Føme. Lodsen 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 besørger af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernban spor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingsplads.
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 Kølhalingsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Seen 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 besørger af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster	Jærnbanspor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbansspor 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 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 Ladningsmodtageren.	Havnebane, Kølhalingsplads og Reparationsværksted findes.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodsvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejsøværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 80 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5/8, 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 Lodsvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbansspor ved Øst- og Vest siden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebojer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodsvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da 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, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 28 Fod. Bolværkehøjden 5 à 6 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - vareafgift meget moderat.	Ingen Lodsvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 1 Kr. pr. Ton. Vand: 1 Kr. pr. m ³ Slingeafgift pr. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbansspor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe 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 Sørensens, 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, Natlff. 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.

Natsignaleringslamper.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedør.

Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

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.

Dam & Svensson, Skeppsmåklare,
Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havarieragenter.

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 Klases
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandetræde 3.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede Kiednager.

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.

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 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

Skibssmedle

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

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.

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.

JULIUS OTT Ingeniør, Konsulent
i Skibsbygning

Hamburg 1, Ferdinandstrasse 29.

Køb og
Salg af

Neutrale Skibe

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{R/S}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtare etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0

16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — Statstelefon 4. —

Dampskibsselskabet „Torm“.

Imod Aflevering af Udbytte-Kupons for Aaret 1914 udbetales Udbytte for 1914 med 12 pCt., — Kr. 120.00 pr. Aktie — daglig mellem Kl. 10—2 i Kjøbenhavns Handelsbank, Holmens Kanal 2.

Kjøbenhavn, den 16. Marts 1915.

Bestyrelsen.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Tell. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts-
kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Tell
76 Damp- & Sejskibe 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 dr. 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. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,

Telef.: 8817 Grønningen Nr. 1 — Kjøbenhavn. Ekspertlager
8818 i Frihavn.

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og
midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværks-
arbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved
Henvendelse til

Entreprenør **F. HINRICHSEN,**

Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

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.

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 Statabanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

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

Telefon 8031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2383.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse's Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.

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

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.

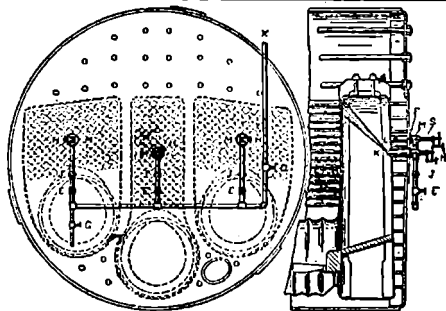
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 12.

Kjøbenhavn, Torsdag den 23. Marts 1913.

22. 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 Rørgkammerdørene, hvorved undgaaes 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 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 aner-
kendte Sølv Herre-
uhr, mrk.: „Palle-
“ 40 Kr.
meget fint regulerende
Stort Lager af
Stue-, Lomme- og Skibsuhr.
Forlang Katalog.
Palle Sørensens Efft.
Sølvtervet 4. Telf. Bno 1616 y.

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

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

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

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: 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 Skræepaksler 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 Efft., St. Annaplads 19 & 21.

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

Telegramadresse

Seifert

— i bedste Kvaliteter —
Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baaedbyggeri
Aalborg
rebetaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Remingtons

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

Styrmandselever

til C. K. Hansens Dampskibsselskaber.

Da det første Hold Elever nu sendes til Navigations-skolerne, er der i denne Maaned Plads for 6 ny Elever til Skoleskibet „Rosenborg“. Betingelserne er som sædvanlig. Der kan yderligere antages 4 Navigatører, som mangler Sejlads, og som i vore Skoleskibe indøves i en Styrmands Gerning. Man henvender sig i Skibsinspektionen Toldbodvej 15.

C. K. Hansen.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn. Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.
Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
„Bunker-
depot“.

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT
Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.

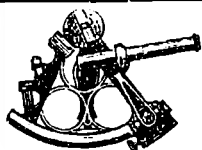
ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

Slagterforretningen
„JØMSBORG“
AARHUS, vis à vis Rullebroen.
Alt Kød og Delikatesser og alle
Skibsprovianter.
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.

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. Schjærbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120



Brugte Maskinkikkerter
og Sekstanter købes
PREISLER,
Købmagergade 13

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Dannebrog“.

Udbyttet for 1914, — 12 pCt. — udbetales fra og med den 20te Marts 1915 i Københavns Handelsbank mod Aflevering af Udbyttekupons for 1914.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet af 1896.

Udbyttet for 1914, — 12 pCt. — udbetales fra og med den 20te Marts 1915 i Københavns Handelsbank mod Aflevering af Udbyttekupons for 1914.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Neptun“.

Udbytte for 1914, — 12 pCt. — udbetales fra og med den 20te Marts 1915 i Københavns Handelsbank mod Aflevering af Udbyttekupons for 1914.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Heimdal“.

Imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1914 udbetales Udbytte for 1914 med 8 % daglig mellem Kl. 11—1 paa Selskabets Kontor, Stockholmegade 55, Stuen.

Kjøbenhavn, den 20. Marts 1915.

P. B. V.
Martin Carl.

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 K.

Telefon 6247. Telegr.-Adr.: KUGLELEJE.

Kjøbenhavn, den 25. Marts 1915.

Krigsfaren for Skibe. Faren for Forlis som Folge af Aarsager, der staar i Forbindelse med Krigen, har siden Fjendtlighedernes Begyndelse været anset som betydelig, skriver »Norg. Hand. og Søft.«. Den er imidlertid ikke saa stor som man i Almindelighed er tilbøjelig til at antage.

Af de samlede Forlis af norske Skibe i 3dje og 4de Kvartal 1914 skyldtes kun en Tredjedel af Dampskibsforlisene og en Tolvtedel af Sejlskibenes Tab Krigen. Der forliste nemlig 25 Dampere paa c. 31,000 Tons og 12 Sejlskibe paa 12,158 Tons. Af disse skyldtes følgende Forlis Krigen. Af Dampere otte, af Sejlskibe kun ét. Hertil kommer nogle Havarier.

Sammenligner man disse Tab med de foregaaende Aars, saa er de paafaldende smaa. Søfartskontoret opgiver, at der i 1906 er forlist ialt 103 Skibe, i 1907 121 i 1908 89, i 1910 90, i 1911 81 og i 1912 67 Skibe. 37 Skibe i Lobet af Aarets 6 sidste Maaneder er saaledes saa langtfra paafaldende meget, at det tværtimod synes næsten at give Holdepunkter for den barokke Paastand, at man sejler sikrere uden end med Fyrbelysning.

At der er udvist stor Dygtighed og stor Agtpaagivenhed er selvfølgelig Hovedgrunden til, at det er gaaet saa godt som det er.

For Aarets to første Maaneder kan noteres fire Krigsulykker. Hvor mange Forlis der i dette Tidsrum er forarsaget paa anden Maade, haves der endnu ikke Oversigt over.

Hvormange Handelsskibe er indelukket i Sortehavet? Lloyds Liste besvarer dette for Tiden højest interessante Spørgsmaal med en udførlig Liste over Skibe, som i Følge Lloyds Opgivende befinder sig i Sortehavshavnene.

Af de indeukkede Skibe er:

11 britiske	paa 23,000 Tons
28 russiske	» 50,000 »
5 begiske	» 10,400 »
5 franske	» 9,500 »
12 græske	» 19,000 »
9 italienske	» 12,000 »
10 rumænske	» 18,000 »
2 danske	» 3,450 »
2 svenske	» 3,800 »
1 hollandsk	» 3,550 »
1 bulgarsk	» 1,160 »

Af følgende tyske og østerrigske Skibe er de fleste beliggende i Konstantinopel:

22 tyske	paa 52,000 Tons
17 østerrig-ungarske	» 38,500 »

I alt 125 Skibe paa c. 244,000 Tons. Deraf er imidlertid flere ødelagt eller havareret. Man kan i alt fald regne at c. 100 Skibe paa 200,000 Tons vil være til Disposition for den almindelige Fragtfart, hvis det lykkes de Allierede at komme igennem Dardanellerne.

Losseforholdene i Rouen og Havre er fremdeles saa vanskelige, at Rederne finder det ganske utilraadeligt at gaa dertil uden Garanti for Overliggedage. Man faar da ogsaa ved Kulskibning fra England let Bankgaranti for Fragt og Overliggedage.

Hvor nødvendig Garantien er fremgaar bl. a. af, at en Baad, som havde garanteret Lossefid, fik hele 450 Timer »Demurrage«. En Skrivelse fra den norske Konsul i Rouen af 12. Januar, offentliggjort i »Fremskridt«, bekræfter dette Forhold, idet Konsulen dog mener, at Forholdene har bedret sig noget. Det hedder bl. a.: Kulbaade, som er konsigneret til de større Kulfirmaer, som har egen Kaj, faar en efter Omstændighederne nogenlunde hurtig Ekspedition og bliver udlossen paa 4 à 5 Dage. Dog hæn-

der det fremdeles, at Skibe faar lang Ekspedition, saaledes ankom Dampskib »Lilias« af Tvedestrand hertil den 25. December med Kul og er endnu ikke udlossen.

Dampskib »Bruse« ankom hertil med Træmasse fra Sverig den 31. December og blev udklarert den 9. Januar. Dampskib »Bolette« ankom hertil med Træmasse fra Drammen den 4. Januar efter 36 Timers Ophold paa Havres Red og blev udlossen den 12. Januar. Dampskib »Ganger Rolf« ankom til Havres Red den 10. Januar med Træmasse fra Østnorge og er nu paa Vej opad Seinen. (Norg. Hand. og Søft.)

Sejladsen paa Stettin. Det danske Konsulat i Stettin telegraferer til Kjøbenhavns Børs: Fra 16. Marts bliver Isbrydergebyr ikke opkrævet mere.

Paa given Foranledning henleder vi paany Opmærksomheden paa, at Indlæg, der ønskes optaget i *Dansk Søfartstidende*, maa være forsynet med Forfatterens Navn og Adresse til Oplysning for Redaktionen, uanset om vedkommende Artikel ønskes optaget anonymt. Redaktionen kan ikke paatage sig noget Ansvar for Manuskripter, der ikke finder Anvendelse i Bladet, og Tilbage-sendelse af saadanne vil kun finde Sted, for saa vidt Indsenderen tager Forbehold derom ved Indsendelsen samt vedlægger fornøden Svarporto.

Fra Det kgl. Søkort-Arkiv har vi modtaget Kort Nr. 275. Islands Vestkyst. Breidifjords Øst for Flaty. Indsejling til Skardstød, Salthólmavik og Króksfjardanes. Maalestok 1 : 70,000, med Specialkort: Indsejlingen til Skardstød i Maalestok 1 : 30,000, 1915. Faas paa Søkort-Arkivet til en Pris af Kr. 2,50 paa Papir.

Vi henleder Opmærksomheden paa de i »Efterretninger for Søfarende« indeholdte Bekendtgørelser angaaende Besejlingen af de britiske Farvande m. m.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Italien: Mytilene er erklæret for pestsmittet.

Bulgarien: Bagdad i Lilleasien er erklæret for pestsmittet.

Sverig: Staden Bahia i Brasilien er erklæret for smittet af Pest.

Dampskibsselskabet Vesterhavet. Paa et den 15. ds. afholdt Bestyrelsesmøde i A/S. Dampskibsselskabet »Vesterhavet« vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen at udbetale 15 pCt. Udbytte for det forløbne Aar.

Nykjøbing Mors' Dampskibsselskab giver 5 pCt. i Udbytte for sidste Driftsaar.

Morsø Dampskibsselskab giver 10 pCt. i Udbytte for sidste Driftsaar.

Dampskibsselskabet »Vikings« Bestyrelse har vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen, at der for Aaret 1914 udbetales et Udbytte af 10 pCt.

Mindehøjtidelighed for Dampskibet „Marselisborg“s Besætning.

Siden den Rederiet C. K. Hansen, her, tilhørende Dampner »Marselisborg« ved Juletid afgik fra Norfolk i Virginia paa Rejse hjemefter, har der desværre ikke været hørt noget som helst om Skibet eller dets Besætnings Skæbne. Længe har Haabet været holdt oppe om, at der dog i det mindste skulde fremkomme Efterretning om, at Skibets Besætning paa en eller anden Maade havde reddet Livet. Da dette Haab nu efter saa lang Tids Forløb har maatte opgives, har Rederiet foranstaltet Afholdelsen af en Mindehøjtidelighed over den omkomne Besætning. Denne afholdtes den 17. ds. i Holmens Kirke og formede sig som en stemningsfuld og vemodig Højtid.

Kirken, der var fyldt til sidste Plads af de Omkomnes Efterladte. Repræsentanter for Rederiet med Generalkonsul Johan Hansen i Spidsen, en Række nautiske Foreninger med Faner, samt Repræsentanter for Handel, Søfart, Skibbygningsindustrien, Sø- og Handelsretten, Søassurandører m. fl., var sørgedekoreret. Paa Rederiets Vegne tog Skibsinspektør Sørensen imod de Indbudne og anviste de Omkomnes Efterladte Plads i det blomstermykkede Kor.

Provst Fenger oplæste Navnene paa de Omkomne, omtalte med varme Ord deres sørgelige Bortgang og holdt en træsterig Tale, der sluttede med et: »Ære være deres Minder«.

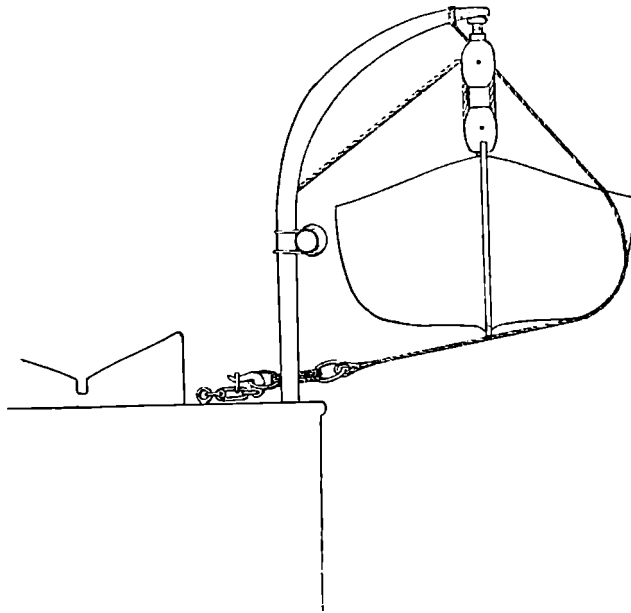
Højtideligheden, der var indledet med Hartmanns stemningsfulde Sørgemarche over Thorvaldsen, sluttede med den fra »Titanic«-Uykken kendte Salme »Nærmere Gud til Dig«.

»Marselisborg« førtes paa sin sidste Rejse af Kaptein H. C. Fischer, der netop paa denne Dag vilde have fyldt 53 Aar. Dampnerens Besætning bestod iøvrigt af: Første Styrmand Th. Minden, Anden Styrmand R. Rasmussen, Tredje Styrmand M. Petersen, Første Maskinmester Waldmann, Anden Maskinmester Villumsen, Maskinassistenterne S. P. Nielsen og Hedegaard, Hovmester Lindorf, Kok O. Jensen, Messedreng Winther-Emerik, Matroserne L. Hansen, H. Nielsen, V. Knudsen, P. Rask, O. Svendsen, M. H. Hansen, H. Olsen, P. Sørensen, Skibstømrer L. Th. Hansen, Fyrboderne V. Kristensen, K. Laursen, I. Madsen, A. Sørensen, Otto Liuk og I. Schläffermann.

Forstøtning af Skibsbaade.

Vi har modtaget følgende:

Den ved Krigen frembragte Situation har jo nødvendiggjort, at Skibe, naar de passerer Skagen, svinger Baadene ud, og lader dem hænge udenbords under Davidderne Nordsøen over. De forstøttes under denne Sejlads med interimistiske Surringer, anbragt paa forskellige mere eller mindre let udloselige Maader, idet de almindelige Surringer med Slippere, som anvendes naar Baadene staar i Baadskamperne indenbords, ikke kan benyttes. Imidlertid vil man med saare ringe Bekostning kunne forfærdige om Bord, i mange Tilfælde med de for Haanden værende Materialer, Broge eller Surringer, der kan slippes øjeblikkelig. F. Eksp. Slipperen fra de faste Surringer »shackles« til den Øjebolt, som findes i Dækket ved Baadskamperne ude i Borde, og i Slipperen anbringes en Ring. Brogene kan laves som Stropper af to Parter 2½" Tov, hvilket giver bred Hvileflade paa Baaden. I den ene Ende anbringes Køvs med Sytov, i den anden en Ring med Sytov, Brogen bændsles til Hovedet af Davidden, Ansætning foretages med Sytovet mellem Ringen i Brogen og Rin-



gen i Slipperen. Det vil heraf fremgaa, at man kun behøver at slaa Slipperen fra for at gøre Baaden klar til Af-firing.

I øvrigt henvises til vedføjede Skitse.

Je.

Fragtmarkedet.

I Ugens Løb har Ladninger gennemgaaende været knappere, og Raterne er gaaet noget tilbage i flere Retninger, særlig for Kul fra England, dog menes det fra mange Sider, at Forholdene snart vil rette sig igen. Det kniber for Øjeblikket voldsomt med at skaffe prompt Tørn overalt paa de britiske Kulpladser. Fra La Plata er Begæret de sidste Dage igen en Smule bedre, ligesom der ogsaa synes at skulle komme flere Kornlaste fra U. S. Endvidere Kullaster til Italien og andre Steder, og naar om kort Tid Kanada begynder at skibe baade Trælast og Korn, maa de transatlantiske Markeder siges at ligge ganske lovende. Antagelig venter mange Kornkøbmænd stadig paa Løsninger af Spørgsmaalet om Dardanellernes eventuelle Genaabning, og skulde dette blive Virkelighed, vil der blive en stor Eksport fra Sortehavet. Der sluttedes bl. a. sidst som følger:

Østen. Ris Saigon 80/ Marseille. 82/6 Bordeaux. Nantes eller Havre. April. Rangoon 75/ Aleksandria. Piræus eller Marseille. April. Palmekærner Madras Kysten 77/6 Marseille eller Barcelona. »nett terms«. April—Maj. Middelhavet. Bomuldsfrø Aleksandria 27/6 à 30/ pr. 60 Kbf. Hull eller London. prompt. Salt 25/ Iviza/Singapore, 20/ Torreveja/Rangoon, begge pr. April. Erts 19/ f. t. La Goulette/Middlesbro. prompt. 15/ Huelva/Bordeaux (3.000). 13/6 Savannah (5.000). »Tinto terms«. 16/ Lissabon/Cardiff. Fra Bilbao 13/6 Apr. 14/9 à 15/6 Middlesbro, 17/ Dunkerque eller Calais.

Nordamerika. Tungt Korn »Northern Range« 14/ à 14/6 Danmark. Marts—April. for Havreladning betalles 8/3 pr. Qr. til fransk Atlanterhavshavn, tungt Korn 10/9 Marseille eller Vestitalien, 11/3 à 11/6 fra Golfen, April. New York/Bordeaux 60/ Dødvægt (5.600). Kul Baltimore 50/ Vestitalien eller Sicilien, April. Petroleum New York eller Filadelfia 52½ Cents Nordkina (200.000 Kasser). April—Maj.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen omkring 65/ U. K., 67/6 fransk Atlanterhavshavn, April, 62/6 U. K. pr. Maj. Buenos Aires eller La Plata 65/ Hull, meget prompt.

Kulfragterne. Fra Østkysten sluttedes til 16/ à 17/ Danmark for 1,500—2,000 Tons Baade, 18/ à 19/

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

356. Italien E.-Kyst. Brindisi. Kap Cavallo N. Skær afmærkede.

(„Arvisi ai Naviganti“ Nr. 74/183. Genova 1915.)

En Stangbaake med en Skive paa Toppen er opført paa to tørre Skær, der ligger henholdsvis c. 470 m 68° (misv. E. t. N. $\frac{3}{8}$ N.) og c. 570 m 353° (misv. N.) fra Taarnet paa Kap Cavallo. Kap Cavallo: c. 40° 39' N. 18° 02' E.]

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Søerriig:

N Lista öfver svenska Fyrrar. 1915.

Tyskland:

R 150 Ostsee, Russische Küste: Finnischer Meerbusen von Hangö bis Helsingfors. 1 : 150 000.

R 152 Ostsee, Russische Küste: Finnischer Meerbusen von Hochland bis Seskär. 1 : 150 000.

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“ 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 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 *anskeligt*, tilføjes den *misvisende* bagefter i *Parentes*), og de, der angaar *Fyr*, er angivet fra *Søen*.

I. Østersøen.

323. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Almagrundet Fyrskib midlertidig inddraget.

Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i *Stockholm* har *Almagrundet* Fyrskib forladt sin Station. 59° 09' 05" N. 19° 08' 06" E.

324. Tyskland. Femer-Bælt. Advarsel ved Besejling.

Paa given Foranledning indskræpes de i „E. f. S.“ Nr. ⁶⁵/2102 for 1914 givne *Bestemmelser* for *Sejlads* ved *Besejlingen* af *Femer-Bælt*:

Passage af *Femer-Bælt* og dets *Andvuningsfarvande* kan kun foretages om *Dagen* og med *Lodshjælp*. Vest fra kommende *Skibe* skal først styre imod *Wester-Mærkelsdorf*, Øst fra kommende *Skibe* imod *Staberbuk*. Her faar de *Lods*. Denne *Forskrift* og *Lodsens* *Anvisninger* maa følges nøjagtig.

Wester-Mærkelsdorf Fyr: 54° 31' 45" N. 11° 03' 43" E.

Staberbuk Fyr: 54° 24' 15" N. 11° 18' 53" E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

325. Holland. Fyr. Lodstvang. Advarsel.

(„Notice to Mariners“ Nr. 174. London 1915.)

1. Fyr. Alle Fyr er slukkede undtagen følgende: a) *IJmuiden* Havn (alle Fyr). b) *Scheveningen* (alle Fyr). c) *Hoek van Holland* (alle Fyr). d) *Oen Goeree* (*Westhoofd* og *Goeree* Fyrene).

2. *Lodstvang*. a) *Handelsskibe* kan løbe ind i *IJmuiden* og *Hoek van Holland* under *Ledelse* af *Lods*. b) I *Texel*, *Zeegat van Goeree* og *Indløbet til Schelde* maa man kun staa ind om *Dagen* og under *Ledelse* af *Lods*. c) I *Wielingen* og S. for *Wadischtaart* er al *Skibstart* uden *Lods* forbudt W. for *Limoen*, som forbinde *Lystønde* Nr. 3 i *Sardijngeul* med *Nieuwe-sluis* Bagfyr. *Fartøjer* til og fra *Vlissingen* Red skal gaa gennem *Sardijngeul*, saafremt de ikke har *Lods* om *Bord*.

3. *Advarsel*. Paa *Grund* af *Miners* mulige *Tilstedeværelse* uden for *hollandsk* *Søterritorium* tilraades det *Skibe*, som er bestemte for *Schelde* at benytte de *Indløb*, som ligger paa *hollandsk* *Søterritorium*.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4¹/1075 og Nr. 1²/280. København 1914 og 1915.)

326. Holland. Zeegal van Goeree. Haringvliet. Middelharnis. Baake bortaget.
(¹„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 43/406. s-Gravenhage 1915.)
Baaken, fra hvilken der blev vist et hvidt, fast Fyr, ud for *Middelharnis* Havne-
munding er borttaget, og Stenene ud for Havnen er optagne. 51° 46' 25" N. 4° 11' 7" E.
(Se „Efterretninger for Søfartende“ Nr. 12/520. København 1914.)

327. England. Oplysning om Belysning og Lodsmning.
Se under Afdeling IX. Bekendtgørelser Nr. 342.

328. England. Harwich. Landguard. Bagfyr midlertidig formørket.
(¹„Notice to Mariners“ Nr. 176. London 1915.)
Landguard Bagfyr, som vises fra den SE-lige Baake, er midlertidig formørket.
51° 56 1/2' N. 1° 19 1/2' E.

329. England. Hunber. Lodstvang.
(¹„Notice to Mariners“ Nr. 165. London 1915.)
Indtil videre er den ydre Lods-Station ved *Hunber* Lodsen i Nørheden af *Bull*
Fyrskib.
Saavel indgaende som udgaende Skibe skal gaa gennem *Sunk Roads* og *Hauke*
Roads samt N. om *Bull* Fyrskib.

Alle Skibe, uden Hensyn til Dybgaende, Størrelse og Nationalitet, som kommer
fra en Plads eller skal til en Plads oven for *Grønshøj*, skal tage autoriseret Lods paa
Strækningen mellem den ydre Lods-Station og *Hull*.

I de officielle Nattimer og under Taage maa intet Skib være inden for 5 Sm fra
Spuun Fyrskib.

Intet Skib, som ikke kan faa Lods og naa sit Bestemmelsessted eller et Sted,
hvor det er tilhødt at ankre, før den officielle Nat begynder, bør ikke nærne sig *Hunber*.

Intet Skib, som venter paa Lods, bør ankre.
Bull Fyrskib: c. 53° 34' N. 0° 05' E. *Spuun* Fyrskib: c. 53° 34' N. 0° 13' E.
(Se „Efterretninger for Søfartende“ Nr. 9/221. København 1915.)

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

330. England. Oplysning om Belysning og Lodstvang.

Se under Afdeling IX. Bekendtgørelser Nr. 342.

**331. Irland E.-Kyst. Arklow Banke. South Arklow Fyrskib. Dagnærke
forandret.**

(¹„Notice to Mariners“ Nr. 171. London 1915.)

South Arklow Fyrskib, ud for S.-Enden af Banken, har nu paa Jiggermasten
en sort Halvkugle over en sort Kugle som Topbetegnelse. I fyrplanteren er fast paa
Toppen af Stormasten. 52° 40 3/4' N. 5° 56 3/4' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

332. Spanien N.-Kyst. Santander. Vrag. Midlertidig Lodstvang.

(¹„Avis aux Navigateurs“ Nr. 48/232. Paris 1915.)

Paa Grund af Tilstedeværelsen af Vraget af Damperen *Alfonso XIII* i Indløbs-
kanalen til Havnen skal Skibe, som stikker mere end 3,6 m, tage Lods indtil Vraget er
borttaget. *Santander*: c. 43° 28' N. 3° 46' W.

Følgende Lystønder, som ligger ud for SE-Kysten af *Cape Breton Island* og
Nova Scotia, vil derfor blive forandret til at vise rødt Lys med Formørkelsen:

1. *Laurier Rock* Lys- og Klokketønde. 43° 41' 10" N. 65° 05' 40" W.
2. *Lokeport* Lys- og Fløjetønde. 43° 37' 28" N. 65° 01' 44" W.
3. *Lahave* Lys- og Fløjetønde. 44° 11' 30" N. 64° 16' 30" W.
4. *Habitax Harbour Inner* Lys- og Fløjetønde. 44° 31' 40" N. 63° 29' 50" W.
5. *Egg Island* Lys- og Fløjetønde. 44° 35' 20" N. 62° 49' 05" W.
6. *Isaac Harbour* Lys- og Fløjetønde. 45° 02' 20" N. 61° 32' 37" W.
7. *Louisburg* Lys- og Fløjetønde. 45° 52' 43" N. 59° 53' 44" W.

**352. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Hampton Roads.
Mindelt almærket.**

(¹„Notice to Mariners“ Nr. 9/512. Washington 1915.)

I Nørheden af *Old Point Comfort* er udlagt et ydre og et indre Minefelt. Det
ydre Felt ligger c. 1 Sm NE. for *Fort Monroe* og det indre paa S.-Siden af *Hampton Bar*,
c. 1 1/4 Sm SW. for Fortet. Begge Felter er ved hvert Hjørne afmærket med en rød og
hvid vandret stribet Tønde. Man maa ikke komme inden for Afmærkningen. *Fort Monroe*:
37° 00 1/4' N. 17° 18 1/2' W.

**353. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Kap Fear Fløden. Fyr
forandret.**

(¹„Notice to Mariners“ Nr. 9/515. Washington 1915.)

Følgende Fyr er forandrede til at vise hvidt Lys:

1. *Keg Island Channel* Forfyr. 34° 07' 50" N. 77° 56' 09" W.
2. *Big Island Channel Lower* Fyrfyr. 34° 07' 22" N. 77° 56' 01" W.
3. *Big Island Upper Channel* Forfyr. 34° 07' 50" N. 77° 56' 09" W.
4. *Lower Brunswick Channel* Forfyr. 34° 09' 50" N. 77° 57' 45" W.
5. *Upper Brunswick Channel* Forfyr. 34° 11' 10" N. 77° 57' 20" W.
6. *Fourth Eastern Jetty* Forfyr. 34° 10' 19" N. 77° 57' 30" W.
7. *Marcks Island* Forfyr. 34° 11' 44" N. 77° 57' 31" W.

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

354. Nicaragua E.-Kyst. Cape Graeias á Dios. Oplysning om Fyr.

(¹„Notice to Mariners“ Nr. 9/517. Washington 1915.)

Cape Graeias á Dios Fyr er et hvidt Blinkfyr, der viser hvidt Et-Blink hver 6 s.,
Blink 2 s., Mærke 4 s., Flammens Højde: 27 m. Rødt Gittertaarn paa N.-Siden af Flod-
mundingen. 15° 00' 01" N. 83° 08' 59" W.

(Se „Efterretninger for Søfartende“ Nr. 7/176. København 1915.)

355. Brasilien. Santos. Lage de Santos. Fyr forandret.

(¹„Notice to Mariners“ Nr. 185. London 1915.)

Lage de Santos Fyr er forandret til at vise rødt To-Lyn hver 6 s., Lyn 0,3 s., Mærke
0,9 s., Lyn 0,3 s., Mærke 4,5 s., Synsvide: 12 Sm. I øvrigt ulforandret. 24° 19 1/2' S. 46°
10 1/4' W.

- 333. Nova Scotia. Port Mouton. Spectacle Island. Fyr forandret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 12/38. Ottawa 1915.)
Fyret paa NE.-Pynthen af *Spectacle Island* er forandret til at vise hvidt, fast Lys. 43° 55' 04" N. 64° 48' 06" W.
- 334. Nova Scotia. McNutt Island. Kap Roseway. Taagesignal forandres.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 11/33. Ottawa 1915.)
Den 1ste April 1915 forandres Taagesignalet fra Kap *Roseway*. Det ny Taagesignal vil blive givet med en Diaphon, der giver To-Stød hver 1^m, Stød 3 s., Pause 3 s., Stød 3 s., Pause 51 s., 43° 37' 16" N. 65° 15' 41" W.
- 335. Nova Scotia. Salvages Rocks. Taagesignal.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 14/47. Ottawa 1915.)
Fra *Salvages Rocks* vil der efter c. den 1ste April 1915 blive givet Taagesignal med Diaphon, Tre-Stød hver 1^m, Stød 2 s., Pause 4 s., Stød 2 s., Pause 4 s., Stød 2 s., Pause 46 s., 43° 28' 04" N. 65° 22' 40" W.
- 336. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Five Fathom Bank Fyr-skib SSE. Hindring rapporteret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 8/431. Washington 1915.)
Føeren af Damperen *Comet* rapporterer, at hans Skib har stødt paa en Under-vandshindring c. 5 Sm 159° (misv. S. t. E. $\frac{1}{8}$ E.) fra *Five Fathom Bank* Fyrskib, som ligger paa c. 38° 47' 20" N. 74° 34' 36" W.
- 337. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware. Fenwick Island Shoal. Op-lysning om Vrag.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 8/432, 433 og 434. Washington 1915.)
1. Man formoder, at Vraget af Damperen *Washingtonian* ligger c. 1½ Sm 134° (misv. SE. $\frac{3}{8}$ S.) fra *Fenwick Island Shoal* Fyrskib, som ligger paa 38° 27' 25" N. 74° 46' 40" W.
2. En vandret stribet Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s., er udlagt i 20 m Vand c. 180 m 150° (misv. SSE.) fra Vraget af Skonnerten *Elizabeth Palmer*. 38° 25' 42" N. 74° 49' 05" W.
3. Mellem *Fenwick Island Shoal* Fyrskib og *Winter Quarter Shoal* Fyrskib træffes farligt Vraggods fra Skonnerten *Elizabeth Palmer*. *Winter Quarter Shoal* Fyrskib: 37° 55' 25" N. 74° 56' 22" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/224. København 1915.)

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

- 338. Florida W.-Kyst. Santa Rosa Sund. Bunch Timber. Fyr tændt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 8/439. Washington 1915.)
Bunch Timber Ledefyr er tændt. Forfyret er et rødt, fast Fyr. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der staaar $\frac{1}{4}$ Sm 43° (misv. NE. $\frac{1}{2}$ N.) fra Forfyret, som staaar paa c. 30° 23' 43" N. 86° 53' 15" W.
- 339. Brasilien. Abrolhos Channel. Grund.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 169. London 1915.)
En Grund med 7,3 m Vand er rapporteret at ligge c. 11 Sm 122° (misv. SE. $\frac{1}{8}$ S.) fra *Coroa Vermelha* Baake. 18° 04' S. 39° 02½' W.
- 340. Brasilien. São Sebastião Channel. Fyr forandret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 166. London 1915.)
Fyret paa Skæret, som ligger i den S.-lige Del af Kanalen, er forandret til at vise hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., Synsviddde: 10 Sm. 23° 50¾' S. 45° 24½' W.

- 346. Holland. Maas Fyrskib NW. Vrag.**
(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 46/435. 's-Gravenhage 1915.)
Damperen *Leeuwarden* er sunket i 25 m Vand c. 4 Sm NW. for *Maas* Fyrskib. c. 52° 04,5' N. 3° 49' E.
- 347. England. Sheringham Shoal N. Hindring rapporteret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 187. London 1915.)
Damperen *Combe* har med et Dybgaende af 5½ m rørt ved en Undervands-hindring c. 3 Sm N. for *East Sheringham* Tønde. 53° 04¾' N. 1° 12¼' E.
- ## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.
- 348. Kanalen. Beachy Head SE. Vrag.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 186. London 1915.)
Vraget af et 3-mastet Skib med Masterne over Vandet er sunket paa c. 50° 24' N. 0° 40½' E.
- ## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.
- 349. Island W.-Kyst. Faxo Bugt. Vogavik. Vogar. Fiskerfyr tændes.**
I Marts 1915 tændes to røde, faste Ledefyr til Brug for Fiskere. Bagfyret staaar tæt S. for det S.-ligste Hus i *Vogar*, c. 2200 m 70° (misv. E. t. S. $\frac{1}{8}$ S.) fra *Vogastapi* trigonometriske Station. Forfyret staaar c. 200 m i omtrentlig Retning 283° fra Bagfyret. Holdte overet omtrent i Pejling 103°, leder Fyrene S. om *Thórúsker*. Fyrene er Lanterner, der vises fra Pæle. Brændetid: 1ste Marts—5te April samt i mørke Nætter, naar Baade fra Stedet er paa Søen. Bagfyret: c. 63° 58' (45½) N. 22° 23' (20") W.
(Kort Nr. 199. 226 og 260. Islandske Lods Side 51. Fyr-Fort. Nr. 617 A.)
- 350. Island W.-Kyst. Brede Bugt. Stykkishólur. Fyr atter tændt.**
Stykkishólur Bagfyret er atter tændt. 65° 04' (20") N. 22° 43' (01") W.
(Fyr-Fort. Nr. 630 a.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 66/2101. København 1914.)
- 351. Cape Breton Island og Nova Scotia. Lystønder og Baakefyr forandres.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 15/51. Ottawa 1915.)
I indeværende Foraar skal alle Lystønder og Baakefyr i *canadiske* Farvande, som haves paa Styrbords Side, naar man gaar imod Ebbe-Strom eller op ad Floder, for-andres til at vise rødt Lys med Formørkelser, og Lystønder og Baakefyr, som haves om Bagbord, skal forandres til at vise hvidt Lys med Formørkelser.
Forandringen vil finde Sted mellem 15de April og 31te Maj 1915.

341. Brasilien. Alcatrazes Øerne. Porto. Fyr forandrret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 175, London 1915.)
Fyret paa Øen *Porto* er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 6 s., Blink 0,6 s.,
Mørke 5,4 s., c. 24° 06' S. 45° 40½' W.

IX. Bekendtgørelser m. m.

342. England. Nordsoen og Kanalen. Oplysning om Belysning og Lodsnig.

(„Notice to Mariners“ Nr. 164, London 1915.)
I. Et Fyrskib mærket „*Nr. 9^a*“ og visende hvidt Fire-Blink er udlagt ud for
Beachy Head paa 50° 39' 25" N. 0° 09' 20" E. Dette Fyrskib vil blive inddraget saa-
snart som muligt uden nærmere Bekendtgørelse.

Med denne Undtagelse er alle Hoved-Fyr og Tangensignaler paa den *engelske* Kyst
mellem *Selsen Bill* og *Deal* nu, ligesom de var, før Krigen brød ud.

II. Følgende Bestemmelser vedrørende Lodstrvang mellem *Dovens* og *Great Yarmouth* er trandede i Kraft:

1. Alle Skibe, som sejler i Farvandet mellem *Dovens* Lods-Station og *Gravesend*, skal føres af *London Trinity House* Lods.

2. Alle Skibe, som sejler i Farvandet mellem *Dovens* Lods-Station og *Great Yarmouth*, skal føres af *London Trinity House* Lods.

3. Alle Skibe, som sejler i Farvandet mellem *Gravesend* og *Great Yarmouth*, skal føres af *London Trinity House* Lods.

4. Alle Skibe, som sejler i Farvandet mellem *Gravesend* og *London Bridge*, skal føres af *London Trinity House* Lods.

5. *Trinity House* Lods-Station ved *Dungness* er nedlagt; derfor er der ikke Lodstrvang længere for Farvandet mellem *Dovens* Lods-Station og *Dungness*, undtagen for Skibe, som skal ind i og ud af *Dover* og *Folkstone* Havne.

III. *London Trinity House* Lods-Stationer er oprettet paa følgende Steder:

a) *The Downs*, hvor Lods faaes N. efter til *Great Yarmouth*, til *Themsens*, til *Folkstone* og *Dover* Havne. Lodsdamperne, som hører til Stationen, krydser i Nærheden af et Sted, der ligger 2 Sm SE. for *Deal Pier*. *Deal*: c. 51° 13' N. 1° 25' E.

b) *Great Yarmouth*, hvor Lods faaes til *Themsens* og S. efter indtil *Dovens*. Lodsdamperen, som hører til Stationen, krydser mellem *Corton Fyrskib* og *South Scroby Tønde*. *Corton Fyrskib*: 52° 31' N. 1° 50' E.

c) *Sunk Fyrskib*, hvor Skibe, som har passeret *Nordsoen* mellem Brodeparallelerne paa 51° 40' N. og 51° 54' N., men ingen andre, kan faa Lods til *Themsens* og *Dovens*. *Sunk Fyrskib*: c. 51° 52' N. 1° 37' E. (se „E. f. S.“ Nr. 25/1109 for 1914).

d) Lods til *Dovens* og *Great Yarmouth* (saant *Themsens* med Indløb) kan faaes i *London* og i *Haverich*.

e) Lods-Stationerne ved *Dover* og *St. Helens* er nedlagte.

IV. *Themsens*. Al ind- og udgaende Trafik skal indtil videre foregaa gennem *Edinburgh Channel*, eller gennem *Black Deep* S. om *Knock John* og *Knob Lystønder* og gennem *Ouze Deep*.

Ingen Skibe maa være under Gang i de ovennævnte Løb inden for *Sunk Head* Lystønde eller inden for en Linie mellem *Tønderne South Long Sand* og *East Shingles* i Tiden mellem Kl. 10 Etn. og Kl. 4 Fm.

Skibe, som ligger til Ankers inden for ovennævnte Grænser, maa ikke vise noget som helst Lys i Tiden mellem Kl. 10 Etn. og Kl. 4 Fm.

Alle andre Lob er lukket for Besøling.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 65/2165, Nr. 70/2166, 2167 og 2168 og Nr. 11/218 og 218.
København 1914 og 1915.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Hensholt 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 *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, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Værløjde af 5 Meter Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Smil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den mælsende bagfter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

343. Sverrig. Simrishamn. Havnearbejder afmærket.

(„Underrettelser för sjöfärmande“ Nr. 11/157. Stockholm 1915.)

Under Reparationen af det N.-lige Molehoved er en rød Tønde med Stage og opadvendt Kost indlagt c. 10 m E. for Molehovedets S.-Kant. 55° 33½' N. 14° 21½' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/240. København 1915.)

344. Tyskland. Swinemünde. Grosser Mellin. Fyr midlertidig forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/434. Berlin 1915.)

Indtil Midten af April 1915 er det hvide og røde Vekselfyr paa N.-Enden af *Grosser Mellin* ombyttet med et hvidt, fast Fyr, medens Fyrbaaken ombygges. 53° 53' 43" N. 14° 15' 37" E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsoen.

345. Holland. Zeegat van Texel. Buitengronden. Afmærkning midlertidig forandret.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 45/424. s. Gravenhage 1915.)

Ved Afmærkningen af de ydre Grunde er der foretaget følgende midlertidige Forandringer:

1. *Noorderhaaks* Lys- og Fløjstønde er ombyttet med en hvid og sort lodret stribet Spidstønde med Ballon. 53° 00' N. 4° 35' E.

2. *Middelburg* Lys- og Fløjstønde er ombyttet med en rød Spidstønde med 2 Balloner. 52° 57' N. 4° 33' E.

3. Lys- og Fløjstønden *Zuiderhaaks* er ombyttet med en hvid og rød vandret stribet Spidstønde med en Halv-Ballon som Topbetegnelse. 52° 54' N. 4° 35' E.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øec.

No. 167. Indian Ocean—Maldive Islands. Ihavdiffulu atoll—Existence of a rock. Position in the passage at the north end of the atoll, between Wagaru island and the western barrier reef, and at a distance of 12 cables, 275° (N. 84° W. Mag.), from the centre of Waguru island. Lat. 7° 05½' N., long. 72° 50' E. Depth, 3 fathoms, coral bottom. Variation, 1° W. (Notice No. 167 of 1915, dated 8th Mareh.)

Charts affected. No. 66a, Maldive islands, northern sheet. No. 827, Venguria to Cape Comorin. Publication. West Coast of India Pilot, 1909, page 374.

No. 168. Malacca Strait—Penang Harbour, Northern Approach. Muka head—Wreck northward of. Position. At a distance of 5 miles, 355° (N. 6° W. Mag.), from Muka head Light-house. Lat. 5° 32½' N., long. 100° 10½' E. Description. Sunken wreck of a small steamer. Variation, 1° E. (Notice No. 168 of 1915, dated 9th Mareh.)

Charts affected. No. 1366, Penang harbour and approaches. No. 793, Butang group to Pulo Berhala. No. 1365, Malacca strait. No. 2760, Acheh head to Chingkok bay. No. 830, Bassoin river to Pulo Penang. Publication. China Sea Pilot, Vol. I, 1906, page 169.

No. 169. Sumatra, West Coast—South Pagu Island. Labuan Jau road—Shoal in approach. Position. At a distance of about 2 miles south-eastward of Sebalua point. Lat. 3° 02' 15" S., long. 100° 31' 00" E. Depth, 9 feet. Remarks. The shoal is of small extent. Note. The symbol for a rock with a depth of less than 6 feet is to be inserted on the chart in the above position. (Notice No. 169 of 1915, dated 12th Mareh.)

Chart affected. No. 2761, Chingkok bay to Sunda strait. Publication. China Sea Directory, Vol. I, 1906, page 387.

No. 164. Japan—Kinsiu, West Coast. Hayasaki seto, Gotsu sho—Alteration in characteristics of light. Position. Lat. 32° 34½' N., long. 130° 06½' E. New abridged description. (U.) Lt. Fl. ev. 6 sec., 32 ft., vis. 11 m. Details. The fixed red light has been replaced by a light having the undermentioned characteristics. Character. A flashing white light every six seconds. Elevation. Unaltered. Visibility. 11 miles, from 13° (N. 17° E. Mag.), through east, to 343° (N. 13° W. Mag.). Power. 250 candles. Remarks. The light is unwatched. Variation. 4° W. (Notice No. 164 of 1915, dated 12th Mareh.)

Charts affected. No. 3692, Shimabara kaiwan. No. 836, Amakusa islands and Yatsushiro sen. No. 358, Western coasts of Kiusiu and Nipon. No. 2412, Amoy to Nagasaki. No. 2347, Nipon, Kinsiu, and Shikoku, &c. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 1882. Japan Pilot, 1914, page 447.

Rouen (1.400—2.000), 28/ à 30/ Oran, 33/6 Carthagen (3.000), 30/ Genua (2.400), 32/ Marseille (3.000), 38/ Brindisi (3.700), 35/ Aleksandria, 26/ Las Palmas, 27/ St. Vincent. Fra Cardiff eller Newport 25/ Kjøbenhavn (1.650), Frcs. 20 à 21 Bordeaux (3.000—3.500), 29 à 30 Marseille (4.000), 30 Algier, 30/ Port Said (5.000), 17/ Dakar (2.600), 20/ Las Palmas (4.400), 29/ Montevideo (4.700), 29/ River Plate (5.000), 32/ Zarate (4.000).

(Skrevet den 23. Marts 1915.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen. Danmark, Vestsverige og Østnorge Vest paa er Markedet mattere med noget nedadgaaende Rater til Østbritannien, medens det er uforandret for længere Rejser ligesom Kanada—Storbritannien er fastere, men det er fremdeles vanskeligt at faa Besætninger til Skibene.

Returfragter er for Kullaster fra Østbritannien ogsaa lavere til skandinaviske Havne, 17/ à 19/ pr. Tons, men Tønnen er lang paa de fleste Havne ligesom der, paa Grund af stærk stigende Priser paa Kul, kun er faa Fragter i Markedet. Foderstof- og Claylaster holder sig derimod faste, men Rederne er utilbøjelige til at dirigere Sejlere til Sydengland og Kanalhavne, hvor Minefaren er større.

Angaaende de mindre Skibe er Markedet lige uforandret, og der er saa godt som ingen Forandringer siden sidste Beretning at notere. Nordtyskland har nogle Saltlaster, som gerne er forbunden med en længere Ekspedition. Danmark har fra Provinserne brugt nogen Tonnage fra lossende Dampere, saaledes fra Nakskov, men iøvrigt er Kornforretningen meget stille, grundet paa stærkt faldende Priser, og med Cement og Kalksten er

det ogsaa smaat bevendt. Et enkelt Lyspunkt er Afslutning af Strejken paa Bornholm, der iøvrigt næsten kun har Ladninger til Tyskland, saaledes Kiel, Femern, Hamburg. Kjøbenhavn, hvor der forholdsvis er faa Skibe, sluttede for Majs til Skelskør 15 Øre, Stege 15 og 17 Øre, Bomuldsfrøkrager til Mullerup, Karrebæksminde, Stege 4 Kr., Neksø 4 Kr., Kul Rønne 3 Kr., Soyaskraa Aalborg 4½ Kr. Udsigt til nogen væsentlig Bedring er der stadig ikke.

Generalforsamlinger.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholdt den 6. ds. Aars-Generalforsamling under Ledelse af Overretsassessor Timm.

Formanden, Kaptajn Møller, gennemgik Foreningens og Understøttelseskassens Regnskab, der balancerer med Kr. 25,553.90, Skipperstiftelsens Regnskab, der balancerer med Kr. 31,812.56, samt Skipperforeningens Status, der udviser en Balance paa Kr. 643,592.04. Foreningen ejede den 31. December 1914 Kr. 532,592.04.

Forsamlingen mindedes Foreningens afdøde Formand, Kaptajn A. V. Knudsen og de øvrige i Løbet af Aaret afdøde Medlemmer ved at rejse sig.

Formanden meddelte dernæst at Skipperlaugets Historie er bleven udarbejdet af Arkivar Roede, men af Hensyn til Bekostningen med Trykningen vilde den foreløbig blive opbevaret som Manuskript. Forfatteren har ved Udarbejdelsen modtaget værdifuld Assistance af Kontorchef Krogh i Handelsministeriet, i hvilken Anledning Formanden paa Forsamlingens Vegne rettede en Tak til Hr. Krogh.

I Forening med de andre nautiske Foreninger har Kjøbenhavns Skipperforening rettet en Henvendelse til Folketingsudvalget angaaende Navigationsundervisningen, uden at man dog nærer synderlig Illusion om, at det vil frugte.

I Aarets Løb er optaget 13 ny Medlemmer, 3 er afgaaet ved Døden.

Efter Tur frattraadte af Bestyrelsens Medlemmer Hr. L. L. Johnson, Havnemester Bønde og Hr. V. Larsen, der genvalgte. Ligeledes genvalgte Revisorer og Suppleanter.

Formanden stillede derefter paa Bestyrelsens Vegne Forslag om, at Pensionen for den afdøde Formands Enke forhøjedes til 800 Kr. med tilbagevirkende Kraft fra 1. Juli i Fjor, men at saamtidig Pensionen betragtes som en Hædersgave, og det fastsættes, at der fremtidig ikke ydes Pension til Formanden eller dennes Enke. Da det viste sig, at Generalforsamlingen ikke var beslutningsdygtig, henstillede Bestyrelsen, at der gaves den Bemyndigelse til foreløbig at lade Forslagene træde i Kraft, indtil de kunde vedtages paa næste Generalforsamling, og dette fik Generalforsamlingens Tilslutning.

«Sømandsforeningen af 1856» og «Prinsesse Mariæ Hjem»

afholdt den 6. ds. sin aarlige Generalforsamling i Salen under Børsrampen. Retsformand Koch dirigerede.

Formanden, Kommandør Schultz, aflagde Beretning og Regnskab og udtalte, at en planlagt større Fest, ved hvilken man havde haabet at indvinde en større Pengesum til «Prinsesse Mariæ Hjem», maatte opgives paa Grund af Krigen, der saaledes ogsaa indirekte øvede sin Indflydelse paa Foreningens Auliggender.

Formanden omtalte derefter Aarets faa Forenings-Begivenheder, nævnte med Tak en Gave fra Det forenede Dampskibsselskab paa 1,000 Kr. (indkommet i Entré til «Frederik VIII») og en anden Gave paa 3,000 Kr. fra samtlige Bestyrelsesmedlemmer i Dansk-russisk Dampskibsselskab. Endvidere havde Røderiet C. K. Hansen stillet en aarlig Gave paa 200 Kr. til Raadighed, hvorved en Friholig kan bortgives, og endelig havde Bestyrelsen for faa Dage siden faaet 200 Kr. fra Dampskibsselskabet Heimdal. I denne Forbindelse udtalte Formanden Haabet om, at Nationen vilde yde den nødvendige Hjælp til Friholiger i «Prinsesse Mariæ Hjem for gamle Sømand og Sømands Enker», da den danske Sømandsstand er den eneste, som med Liv og Lemmer maa betale Landets Neutralitet. Det galdt ikke alene Dampskibsselskaberne — de svigtede næppe — men vore Landmænd, hvis Produkter kun besorgedes til Verdensmarkederne ved vore Sømands Bistand. Den smukkeste Maade at belønne deres Tjeneste paa, var at betænke det Hjem, hvor gamle, veltjente Sømand eller disses Enker fandt Husly. I Øjeblikket var der 47 Friholiger; men der er Plads til 21 endnu, saafremt de nødvendige Midler stilles til Bestyrelsens Raadighed.

Efter at der var givet Decharge for Foreningens Regnskaber og Krydstoldassistent Andresen samt Revisorerne — Kommandør Bræstrup og Nationalbankdirektor Westy Stephensen — var genvalgt, udtalte

Kaptajn Sørensen, Gronlandske Handel, en Tak til Kommandør Schultz for hans 12-aarige Ledelse af Foreningen og gav en Række Tal, som var ganske illustrerende. 1901 var Foreningens Hus («Prinsesse Mariæ Hjem») behæftet med Kr. 224,000 Gæld til 4½ pCt.; nu var denne bragt ned til Kr. 117,000, hvoraf der kun svarer 3½ pCt., Friholigerne var fra et forsvindende Tal gaaet op til 47, og Foreningens Formue var vokset med over Kr. 70,000.

Generalforsamlingen sluttede med et kraftigt Hurra for Formanden, der takkede og lovede fremdeles at vie Foreningen sine Kræfter, bistaaet af den øvrige Bestyrelse og Foreningens dygtige Funktionærer.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening Æro Kreds

har afholdt Generalforsamling paa Hotel «Æro», Marstal med følgende Dagsorden:

Valg af 6 Repræsentanter til at udøve Stemmeret paa Forsikringsforeningens Generalforsamling i Maj eller Juni Maaned d. A. Kredsformanden Hr. L. J. Bager jun., aabnede Mødet og bad Forsamlingen Velkommen.

Ved den skriftlige Afstemning valgtes som Repræsentanter:

Navigationslærer H. J. Christensen, Ekspert for Bureau Veritas L. J. Bager, Kapt. C. K. Hansen, Kapt. Johan Alhertsen, Skibhygmester J. O. Christensen, Skibsreder Hans Petersen.

Som Suppleanter valgtes Skibsrederne: A. Svane, A. H. Petersen, J. C. Hansen, Th. H. Christensen, H. A. Grube, H. R. Christensen.

Disse Valg gælder for 1 Aar.

Paa Grund af D'Hrr. J. C. Carlsen og C. W. Clausens Sygdom, gav Hr. C. Minor Rasmussen, Svendborg, en Beretning over Forhandlingerne i Kjøbenhavn og om Oprettelsen af den ny gensidige Forening «Krigsforsikring for Sejlskibsbesætninger».

D'Hrr. H. J. Christensen, L. J. Bager, C. K. Hansen og J. O. Christensen valgtes som Repræsentanter til at udøve Stemmeret paa Generalforsamlingen i «Krigsforsikringen for Sejlskibsbesætninger».

Hr. J. C. Carlsen valgtes som Revisor i nævnte Forening. Hvorefter Mødet hævdedes og man gik over til Kredsaafdelingens Aarsmøde.

Sekretæren i «Dansk Sejlskibsrederi-Forening», Hr. C. Minor Rasmussen, gav en Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar.

Angaaende den ny Ulykkesforsikring vedtoges det, at overlade til Bestyrelsen for D. S. R. F. at varetage Sejlskibenes Interesser paa bedste Maade.

Angaaende Befragtuinger med Kulladning, anbefalede Forsamlingen, at der arbejdes hen til, at Fragten fremtidig betinges pr. «Ton» og ikke som hidtil pr. «keel».

Hvorefter Kredsformanden sluttede Mødet.

(Æro Avis.)

Sonderho Eukekasse

afholdt 14. Marts ordinær Generalforsamling. Formanden, Skibsreder S. A. Fischer, oplæste sidste Aars reviderede Regnskab, som balancerer med Kr. 5,775.05, og meddelte, at der var indkommen Kr. 1,389 i Kontingent og Kr. 393 ved en afholdt Bazar, samt at der i Aarets Løb var udbetalt Kr. 3,330 til Enker.

Foreningens Formue er Kr. 25,510.55 mod Kr. 26,058.26 f. Aar. desuden indestaar Kr. 2,829.60 i den fallerede Vestjyllands Landmandsbank, hvis Bo endnu ikke er sluttet. Regnskabet godkendtes. P. K. P.

Havarier og Forlis.

Ellen, Skonnert af Samsø, strandede ved Bousvig. Skibet har en Ladning Kul inde; Svitzers har assisteret Skibet flot og ind til Stege i læk Tilstand.

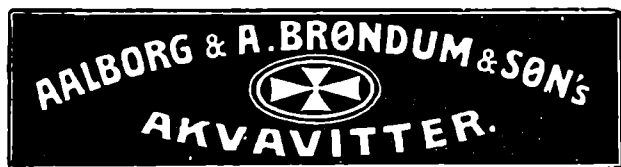
Gerda, Skonnert af Assens, kom paa Rejse fra Mariager til Nyborg med en Ladning Cement paa Grund ved Als Odde; kom flot med Assistance og fortsatte Rejsen.

Fortuna, svensk Galease, kom med en Ladning Soyakager paa Grund paa Dræet ved Æbø. Skibet har Assistance.

Luba, tysk Dampet af Lübeck, er paa Rejsen til Königsherg med en Stykgodsladning strandet Syd for Vang Havn. Besætningen er reddet, og Skibet er fuldt af Vand.

Hulda, 3/4 m. Skonnert af Höganäs, er med en Ladning Godting ligeledes strandet i Nærheden af Vang paa Bornholm og løbet fuldt af Vand.

Carl, Galease af Aalborg, er den 21. ds. strandet ved Varberg. Skibets Last er Tømmer.



Tuborg Øl
og *Tuborg Mineralvande*
kan paa Grund af deres ypperlige
Kvalitet og store Holdbarhed særlig
anbefales til Skibsproviant.

Tuborgs Depot: Toil Ankerogade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kjøbenhavn 16./3.
Amalienborg ank. Petrograd 28./11. — Brattingsborg
ank. Aalborg 20./3. — Borglum ank. Aalborg 17./3. — Dans-
borg pass. Toro Head 25./2. — Elsborg afg. Huelva 19./3. —
Esrom ank. Göteborg 15./3. — Flynderborg ank. Inning-
ham 17./3. — Guldborg afg. Newcastle 20./3. — Gurra ank.
Newport News 20./3. — Hammershus pass. Newport News
16./3. — Harrildsborg ank. Leith 15./3. — Jelling ank.
Helsingør 17./3. — Jømsborg ank. Sunderland 17./3. — Jungs-
hoved ank. New York 18./3. — Jægersborg pass. Hirtshals
21./3. — Kallundborg ank. West Hartlepool 19./3. — Kala
ank. Newcastle 19./3. — Klampenborg ank. Sunderland 20./3.
— Kronborg ank. Kjøbenhavn 16./2. — Lejre afg. Galveston
17./3. — Næsborg pass. Hirtshals 19./3. — Randelsborg
afg. Helsingør 20./3. — Rosenborg ank. Newcastle 19./3.
Skanderborg ank. Seaham 19./3. — Skodsborg afg. Mar-
seille 18./3. — Spigerborg pass. Sagres 19./3. — Stegel-
borg ank. Seaham 16./3. — Stjerneborg ank. Seaham 16./3.
— Søborg afg. Kjøbenhavn 20./2. — Tuborg ank. Funchal
20./3. — Taarnborg pass. Skagen 19./3. — Ulfshøj afg.
Baltimore 5./3. — Uranienborg ank. Rufisque 19./3. — Ør-
kild afg. Livorno 17./3.

Vesterhavet. Dagmar, Sørensen, afg. Dortmund 20./3. til
Nantes. — Thyra, Lund, pass. Dunnet Head 21./3. for Liverpool.
— Karla, Winther, pass. Dungeness 21./3. for Esbjerg. — Cito,

Toft, ank. Sunderland 21/3. — Rigmor, Uldall, pass. Hanstholm 21/3. for Kjøbenhavn. — Lilla, Petersen, pass. Skagen 22/3. for Kjøbenhavn. — Hebe, Gregersen, pass. Dunnethead 20/3. for Esbjerg. — Gerda, Rasmussen, afg. Barcelona 20/3. til Torre Vieja. — Olga, Christensen, ank. Ardrossan 19/3. — Ellen, Hansen, afg. Aalborg 20/3. til Newcastle. — Norma, Madsen, afg. Dartmouth 28/3. til Esbjerg. — Laura, Thøgersen, ank. Liverpool 19/3. — Marie, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 20/3. til Stockholm. — Johanne, Mikkelsen, pass. Ardrossan 18/3. for Reykjavik. — Nexos, Basse, ank. Deal 18/3. — Fylla, Thomson, afg. Valencia 17/3. til Bristol. — Stella, Schell, afg. Burriam 17/3. til Newcastle. — Valborg, Jørgensen, ank. Thorshavn 18/3. — Nora, Jensen, afg. Randers 18/3. til Liverpool. — Nancy, Iversen, ank. Methil 16/3. — Bodil, Nondal, afg. Frederikshavn 16/3. til Liverpool. — Yrsa, Larsen, ank. London 15/3. — Polly, Møller-Hansen, afg. Inningham 16/3. til Reykjavik.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, ank. Odense 20/3. — Johan Siem, Wittenkaup, ank. Charleston 17/3. — Harald Klitgaard, Nielsen, afg. Newcastle 20/3. til Aalborg. — Russ, Petersen, ank. New Orleans 20/3. — Vladimir Sawin, Folkenberg, ank. Kjøbenhavn 16/3. — Excellence Pleske, Bontrup, afg. Falmouth 12/3. til Galveston. — Michael Outchoukoff, Nielsen, ank. Savannah 21/3. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Nørresundby 18/3. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Norfolk 17/3. til Kjøbenhavn. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Norfolk 10/3. til Frederikshavn. — Newa, Dahl, ank. Kirkwall 20/3.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk ank. Lissabon 16/3. — Anna Mærsk afg. Karrebaksmønde 17/3. — Arnold Mærsk afg. Baltimore 6/3. — Chassie Mærsk ank. Newcastle 14/3. — Eleonora Mærsk afg. Baltimore 6/3. — Hulda Mærsk ank. Helsingør 2/3. — Johannes Mærsk ank. Odense 15/3. — Laura Mærsk ank. Göteborg 7/3. — Lexa Mærsk ank. Nykjøbing F. 16/3. — Peter Mærsk ank. Barry 27/2. — Sally Mærsk ank. Konstantinopel 29/9. — Silkeborg afg. Las Palmas 12/3.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Kjøbenhavn 21/3. — Gulfaxe, Petersen, afg. New York 1/3. til Aarhus. — Skinfaxe, Weichardt, afg. Kjøbenhavn 22/3. til Baltimore. — Rimfaxe, ank. Bandholm 20/3.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Nantes 8/3. — Martha, Christensen, ank. La Palice 8/3. — Elna, Rathje, ank. Greenock 8/3. — Therese, Pedersen, afg. Tynen 20/3. — Harriet, Larsen, ank. Methil 10/3. — Dagny, Therkildsen, ank. Oran 21/3. — Simone, Olsen, ank. Oran 20/3. — Jeanne, Olesen, ank. Ardrossan 14/3. — Vera, Riso, ank. Ardrossan 14/3. — Daisy, Jørgensen, ank. Castilien 13/3. — Annine, Leth, afg. West Hartlepool 22/3. — Betty, Lagesen, ank. North Shields 28.2.

Dania. Mary, Clausen, pass. Norfolk 15/3. for Helsingør. — Ely, Lorentzen, afg. Oran 4/3. til Savannah. — Nelly, Schubert, afg. Norfolk 2/3. til Esbjerg. — Lilly, Sørensen, afg. Stavanger 21/3. til Burntisland. — Alexy, Sørensen, afg. Bandholm 23/3. til Tynen. — Dagny, Clausen, afg. Kjøbenhavn 20/3. til Tynen.

Thuro. Peter Bø, Jørgensen, ank. Aalborg 21/3. — H. A. Hansen, Andreassen, ank. Methil 19/3. — Petrine, Hansen, ank. Randers 21/3.

Brix Hansen & Co. John, Mathiesen, ank. Tynen 19/3. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Tynen 19/3. — Nordpol, Nielsen, pass. Cape Wrath Furruss 22/3. — Fanny, Nielsen, afg. Las Palmas 18/3.

Dampskibsselskabet Redby Havn. Freja ank. til Grimsby 16/3. — Rolf ligger i Göteborg. — Hans Jensen p. R. fra Baltimore til Aarhus og Naksø.

Orion. Sirius, ank. Vejle 21/3. — Orion afg. Kjøbenhavn 6/3. til Baltimore.

Æro. Energi Jensen, ank. Burntisland Red 20/3.

Sejlskibe.

Svendborg. Marie, Nielsen, ank. Kristiania 15/3. — Concordia, Møller, ank. Rudkjøbing 16/3. — Cimbria, Larsen, ank. Ystad 18/3. — Phoenix, Jørgensen, ank. Holmstrand 19/3. — Criteria, Nielsen, ank. Frederiksstad 19/3. — Carl, Clemmensen, ank. Kerteminde 21/3.

Æra. Eos, Nielsen, ank. Granton 17/3. — Albertine, Madsen, ank. Karlshamn 17/3. — Johan, Boye, ank. Havre 17/3. — Haabet, Petersen, ank. Granton 16/3. — Niels, Christensen, ank. Fowey 19/3. — Coes, Hansen, ank. Redby Havn 19/3. — Bølgen, Friis, ank. Kjøbenhavn 17/3. — Nanta, Starke, ank. Lissabon 18/3. — Solon, Eriksen, ank. Nykjøbing 18/3. — Hydra, Christensen, ank. Lorient 19/3. — Spurven, Petersen, afg. Kjøbenhavn 19/3. til Marstal. — Inverurie, Friis, afg. Kjøbenhavn 19/3. til Aalborg. — Hjalmar, Christoffersen, er afg. Kragerø til Granton. — Alta, Albertsen, ank. Aalborg 19/3. — Bertha, Madsen, ank. Korsør 20/3. — Ofelia, Clausen, ank. Halmstad 22/3. — Nathalia, Eriksen, ank. Burntisland Red 22/3. — Minde, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 22/3. — Viking, Weber, ank. Kjøbenhavn 22/3. — Pampa, Svendsen, ank. Svendborg 22/3.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 25. Marts 1915. — Mindehøjtidelighed for Dampskibet »Marselisborges Besætning. — Forstøtning af Skibsbaade. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns officielle Børskurs.



Indreg. Varemærke.

„Sana“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faaes 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 1158, 1159 og 1160. „Dansekellow d“

De private Assurandører lllm.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinser.

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

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S
i Kjøbenhavn.

Stiftet 1786. Aktiekapital Kr. 1,800,000. Reservefond Kr. 600,000.
Egner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Provinser.
Post-Adresse: Kristiangade 2. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 1024 4

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

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

Post-Adresse: Holberggade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Copensure. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab lllm.
i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756.



NORSKE LLOYD

Kristiania
Sø-, Vare-, Breakdown-
og Ansvarsforsikring.

KNUD GOTTSCHALK,
Nørregade 2. Tlf. 3591. Kjøbenhavn K.
Telegr.-Adr.: Bllmøgt. A. B. C. Code 5th Edition.

Genforsikring Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 5 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

Telegr.-Adr.: KANALEN.

Forsikringsaktieselskabet „National“

København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige, faste Præmier

Hovedkontor: Nørrevaldgade 15
Telefon 7565. Telegr.-Adr.: „Nation“.

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.

„Kend Dit Skib“.

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

Faas i København fra de nærliggende Forhandlere Lokaler og hos Blanketstellers Eftfng.,
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.

Kjøbenhavns

uofficielle Børskurs d. 24. Marts 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	115 ¹ / ₂	115 ¹ / ₂	115 ³ / ₄
Danmark		113 ¹ / ₂	115
Norden	113 ¹ / ₂	113 ¹ / ₂	114
Carl	126 ³ / ₄	127 ¹ / ₄	128
Dannebrog	138	137 ¹ / ₂	137 ³ / ₄
Skjold	112 ³ / ₄	112 ¹ / ₂	113
Urania	35	31 ¹ / ₂	33 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896	129	128 ³ / ₄	129 ¹ / ₂
Højmdal	121	120	120 ¹ / ₂
Gorm	133 ³ / ₄	133 ¹ / ₂	133 ³ / ₄
Neptun	136	136 ¹ / ₂	137
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	78	77 ³ / ₄	78
State- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ³ / ₄ % Stats amort		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats		—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk. I. Afd. I. S.		—	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvn. Kreditf.		—	—
4 ¹ / ₂ % — — — 2. Serie		—	—
4 ¹ / ₂ % — — — 1. —		—	—
4 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.		—	—
4 ¹ / ₂ % — — — 7. —		—	—
3 ¹ / ₂ % — — — 6. —		—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. —		—	—

	Gjort til	Køber	Sælger
Aktier.			
Nationalbank	142 ¹ / ₂	142 ¹ / ₂	143 ¹ / ₂
Privatbank	99	98 ³ / ₄	99 ¹ / ₂
Landmandsbank	133	133 ¹ / ₂	135
Handelsbank		137 ¹ / ₂	138
Kbhvn.s Laane- og Diskontobank		86	88
Sukkerfabr.	252	251 ¹ / ₂	252
Burm. & Wain	93 ³ / ₄	93	93 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	148 ¹ / ₂	149	149 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.		—	—

Møller & Rée,

Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Frederikshavns Værft og Flydedok A/S

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtore etc

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

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —

— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.

Skibsprovantering, Havaril og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Clæring.

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

Telegramadr.: Marstrands. — Telefou 27 og 477. Nattefon 427. — Post Box 14

Dampskibsselskabet „Vulcan“.

Udbytte for Aaret 1914 — 6 % — udbetales fra
og med den 19. Marts imod Aflevering af paagældende
Kupons i Privatbanken i Kjøbenhavn.

Dampskibsselskabet „Vulcan“ A/S.

Dampskibsselskabet „Mercur“.

Udbytte for Aaret 1914 — 6 % — udbetales fra
og med den 19. Marts imod Aflevering af paagældende
Kupons i Kjøbenhavns Handelsbank.

Dampskibsselskabet „Mercur“ A/S.

Lauritz Kirkeby.

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

Cronometre reparereres.

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

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse's Skræderi og Herreklædning.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.

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

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

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., Holtergsgade 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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

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.: Heckshere, 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 & Benthin's Eftf.

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.

W. CHR. WILLARSEN

Skibsmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klassees
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Wellgade Nr. 26, ved Havnen.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

I. P. Carstensen,

Skibs- og Baadebyggeri,

KORSØR (etabl. 1872)

anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

Tlf. 2014 F. Neilsons 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.

Telefon 5430. **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Frelgts“.

Køb og Salg samt Kontrahering af

Damp-, Sejl-

og Motorskibe.

C. P. JENSEN,

PAUL ANKERGADE 2.



Forring altid
Otto Mønsted & Co.
OMA
Plante Margarine



OLSKIND

Bedste Olietøj

Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæes 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 besørger.

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Coocs
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltouge

til Skibbrug og Elevatorer.



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.

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saason: Undersøgelser og midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværksarbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,

Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyers)

Metallvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Adelgade 79. København K.

Telef. Central 8556

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vesteraaegade, Aalborg.

Metallstøberi.

Spec: Skibsarbejde.

Hill-Madsen*

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavn, Købh. Telef. 5269. Privat Tel. Øbro 2288 x.



HERKULES
Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

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.

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).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

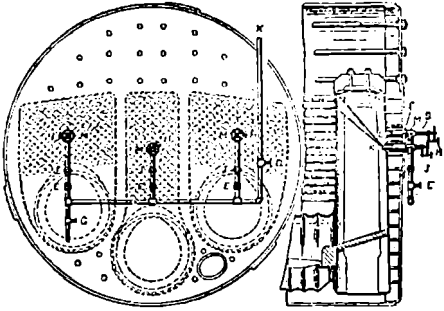
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 13.

Kjøbenhavn, Onsdag den 31. Marts 1915.

22. 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 Haandtag og uden at behøve at åbne 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 Nyttévirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telefoner: 1403 — 1405
3053 — 3073
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

**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

Adr.:
Toldbod-
vej 7, Moz.

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.**

Ptilial: Ny Kalkbrænderihavn, 8.
Maskin- og Skibsbyggeri,
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
Petrograd, Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

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.

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 **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 Petroleum's Aktieselskab.

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

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueraksler leveres fuldt færdige.
Smearbejde af enhver Art udføres.

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

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

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Dannebrog“.

Udbyttet for 1914, — 12 pCt. — udbetales fra og med den 20te Marts 1915 i Københavns Handelsbank mod Aflevering af Udbyttekupons for 1914.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet af 1896.

Udbyttet for 1914, — 12 pCt. — udbetales fra og med den 20te Marts 1915 i Københavns Handelsbank mod Aflevering af Udbyttekupons for 1914.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Neptun“.

Udbytte for 1914, — 12 pCt. — udbetales fra og med den 20te Marts 1915 i Københavns Handelsbank mod Aflevering af Udbyttekupons for 1914.

Dampskibsselskabet „Vulcan“.

Udbytte for Aaret 1914 — 6 % — udbetales fra og med den 19. Marts imod Aflevering af paagældende Kupons i Privatbanken i Kjøbenhavn.

Dampskibsselskabet „Vulcan“ A/S.

Dampskibsselskabet „Mercur“.

Udbytte for Aaret 1914 — 6 % — udbetales fra og med den 19. Marts imod Aflevering af paagældende Kupons i Københavns Handelsbank.

Dampskibsselskabet „Mercur“ A/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 Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELINGØR.

Skibsprovanter, 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

Styrmandselever

til C. K. Hansens Dampskibsselskaber.

Da det første Hold Elever nu sendes til Navigations-skolerne, er der i denne Maaned Plads for 6 ny Elever til Skoleskibet „Rosenborg“. Betingelserne er som sædvanlig. Der kan yderligere antages 4 Navigatorer, som mangler Sejlads, og som i vore Skoleskibe indøves i en Styrmands Gerning. Man henvender sig i Skibsinspektionen Toldbodvej 15.

C. K. Hansen.

Telefoner
93 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
„Bunker-
depot“.

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT
Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.

ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

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. 800,050. 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:
Copenure

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.

Genforsikring Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 5 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

Telegr.-Adr.: REASSURANCE.

Forsikringsaktieselskabet „National“

København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige, faste Præmier

Hovedkontor: Nørrevoigdgade 15
Telefon 7565. Telegram-Adr.: „Nation“.

Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

afholder sin aarlige Generalforsamling Tirsdag den 20. April d. A. Kl. 1 paa Selskabets Kontor St. Annæ Plads 26. Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden. Kjøbenhavn, den 31. Marts 1915.

Bestyrelsen.

Skibsauktion.

Onsdag den 7. April Formiddag Kl. 11 bortsælges ved offentlig Auktion paa Vejle Havn Galeasen „Familien“ af Vejle, drægtig 19,50 Registertons brutto, og 46 Tons Dødvægt, med fuld Udrustning af Sejl og Tougværk. Anvises af Captajn P. Poulsen, Daugaard pr. Daugaard Station.

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

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872)
anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

Dampskibsfører.

En Dampskibsfører, helst ikke over 40 Aar, som har gode Anbefalinger for Sejlads i større Skibe i transatlantisk Fart, kan faa Plads. Kapitalindskud ønskeligt. Billet nrk. 5401 med Anbefalinger modtager Guldberg-Agerlins Bureau, Nørrevoig 10, K.

Alt Kobbersmedarbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindeslev, Vesterangade, Aalborg.

Metaltøberi.

Spec.: Skibsarbejde.

Kjøbenhavn, den 31. Marts 1915.

Bekendt vestjydsk Redningsmand død. En af Redningsvæsnets allermest fortjente Mænd, nemlig den gamle Jesper Olsen i Fjaltring, er den 18. Marts afgaaet ved Døden i en Alder af omtrent 89 Aar. Han var den sidste tilbagelevende af dem, der havde været med fra det danske Redningsvæsens allerførste Dage, nemlig fra Slutningen af Fyrterne, da den danske Skibsførerforening og Frimurerlogen i Kjøbenhavn oprettede et Par Stationer, altsaa forend Redningsvæsnet blev organiseret af Staten. I 1848 fik den da 22aarige Jesper Olsen Ansættelse, i 1860 blev han Opsynsmand ved Redningsstationen Tuskjør, og denne Stilling beklædte han til 1898, da hans fremrykkede Alder nødsagede ham til at trække sig tilbage. Men da havde han ogsaa tjent i 50 Aar, et Aaremaal, som kun tre foruden ham har opnaaet i Redningsvæsnet. Han var sat til at virke paa et Sted, hvor Strandinger ikke alene hyppigt indtraf, men hvor der ogsaa oftest var Fare for de Skibbrudnes Liv. Men Jesper Olsen løste Opgaven, han ledede Redningen med stor Dygtighed og Omsigtsfuldhed, hvorfor han fortjener en Tak af enhver indenfor Sømandsstanden. Det er mangfoldige Redningsforetagender, som han har ledet, og han har været medvirkende ved Redningen af 323 Skibbrudnes Liv.

I Trearskrigen gjorde han sin Pligt i Marinens Tjeneste, hvorfor han har sin Krigsmedalje, men desuden belønnede Kongen ham med Dannebrogskorsel, Fortjenstmedaljen og Redningsvæsnets store Sølvmedalje. I Redningsvæsnets Historie vil han stedse staa som et lysende Eksempel for dem, der i Tidernes Lob skal tage det livsfarlige, men velsignelsesrige Arbejde op.

—h.

Skibsdagbøger. Under en af Retsformand Koch ledet med Kommandør Mægaard og Skipperforeningens Formand, Kaptajn I. Møller, som Besiddere afholdt Soforklaring til Oplysning om Aarsagen til en forefunden Ladningsbeskadigelse, var det oplyst, at 1ste Styrmand havde indført i Skibsdagbogen for hver Vagt naar Lugerne havde været aabnede og naar de havde været lukkede efter Skibets Ankomst til Kjøbenhavn.

Skont disse Indførslers Rigtighed blev bekræftet af Kaptajn og Besætning, fik Styrmanden, der havde overtraadt Sølovens Bestemmelser om, at Indførslerne skal ske inden Etmaalets Udlob, en Bøde, som Retten bestemte til 35 Kr. og tillagde Bombebøssen.

Krigen. Det engelske Udenrigsministerium har udsendt en Oversigt over de Tab, som den britiske og den neutralske Skibsfart har lidt efter den 18. Februar og indtil den 17. Marts. I det nævnte Tidsrum er 22 britiske Handelsskibe bleven torpederet af tyske Undervandsbaade: af de ramte sank dog kun 19, hvorved omkom 54 Mennesker. Af neutralske Skibe er i samme Tidsrum 6 bleven ødelagt af tyske Miner eller Torpedoer, nemlig tre norske (»Belridge«, »Bjærke« og »Regine«), et svensk (»Hanna«, hvorved 6 Menneskeliv gik tabt) og to amerikanske (»Evelyn« og »Caribe«).

I det her omhandlede Tidsrum er der til Havne i Storbritannien indkommen ialt 3.156 oversøiske Dampskibe (over 300 Tons) af alle Nationer og udgaaet 2.795.

Tabene af Skibe udgør i det nævnte Tidsrum altsaa knapt 1/2 pCt. af de Skibe, som har besøjet de britiske Farvande.

Skoleskibet »Viking«. C. K. Hansen meddeler: Den danske Damper »Beira« har Søndag den 14. ds. passeret Skoleskibet »Viking« udfør Cap Tarifa. »Viking« styrede Nord efter med alt vel om Bord.

Sejlskibs-Søfolks Ulykkesforsikring under Minefaren. I Folketingets Møde den 26. Marts foretoges tredje Behandling af Lovforslaget om Ændring i Loven om Søfolks Forsikring.

Dette Forslag gav ikke Anledning til Forhandling. Med 63 Stemmer sendtes det til Landstinget.

Methil. I Følge Meddelelse til Nordisk Skibsrederforening er New Dock i Methil lukket fra den 22. Marts paa Grund af Reparation af en Port. Hvor længe den vil være lukket vides ikke. Skibsredere bør derfor tage Hensyn hertil, hvis de skal slutte fra Methil i denne Tid.

Havnearbejderne i Esbjerg og Det forenede Dampskibsselskab. Esbjerg, den 28. Marts. I Anledning af »Vestjyllands Socialdemokrater« Angreb paa Det forenede Dampskibsselskab har en Del Havnearbejdere i Følge »Esbjerg Posten« foranlediget, at der fra Arbejdernes Side vil blive indsendt en Takkeskrivelse til Det forenede Dampskibsselskabs Direktion i Kjøbenhavn for den Gave paa 10,000 Kr., der gennem Hjælpekassen er ydet til de arbejdsløse Havnearbejdere i Esbjerg. (Ritz. Bur.)

Sejladsen paa Troldhätta-Kanalen. Det kgl. Konsulat i Göteborg har til Udenrigsministeriet indberettet, at Trafiken paa Troldhätta-Kanalen atter aabnes den 18. April d. A.

Meteorologisk Institut meddeler: Isforholdene ved Island. Spredt Is fra Kap Nord til Nordurfjord. Stille. Klart.

Det østasiatiske Kompagni.

Aarsberetning for 1914.

18de Driftaar.

Naar Kompagniet for det forløbne Aar kan fremlægge et endnu bedre Driftsresultat end Aaret forud, skyldes dette væsentlig normal Udvikling af dets mangesidige Virksomhed.

I Aarets første 7 Maaneder herskede der en kendelig Depression i Verdensomsætningen, som særlig ytrede sig ved en gradvis Nedgang i Raterne paa Frugtmarkedet. Krigens Udbrud kom som en Overraskelse og virkede øjeblikkelig lammende paa Verdenshandelen. Mange af de krigsførende Magters Handelsskibe blev liggende i eller tyede ind til deres Hjemlands eller neutralske Staters Havne, nogle blev beslaglagt i fjendtlige Havne, og andre opbragtes eller tilintetgjordes. Særlig i Begyndelsen af Krigen forholdt mange Handelsskibe tilhørende neutralske Magter sig afventende i Usikkerhed om, hvad den nærmeste Fremtid vilde bringe. Der er ingensinde tidligere foregaaet en staa stor og radikal Omvæltning i internationale Omsætningsforhold som i de fem Krigsmaaneder af 1914. Den mægtige Verdenshandel, der navnlig i Løbet af de sidste 50 Aar i stedse stigende Grad har udviklet sig, blev ganske forrykket. Rundt om i Verden foregik der stærke Forskydninger i Omsætningsforholdene, og en meget stor Del af de Handelsflaader, der besorger Trafiken paa Verdenshavene, blev tvungen ud af deres normale Beskæftigelse, og den derved opstaaede Mangel paa Tonnage førte hen imod Aarets Udgang, til stærk Efterspørgsel fortrinsvis efter neutral Tonnage til stigende Fragtrater. Specielt paa de Strækninger, hvor de krigsførende Magters Skibe løber Fare for at blive opbragt, havde den neutralske Skibsfart en gylden Høst, som dog noget forringedes ved de Hin-

dringer, der lagdes Skibsfarten i Vejen paa Grund af de Interessesættninger, som Krigen medførte. Særlig var det Kontrabandespørgsmaalet, hvorunder den legitime Handel og Skibsfart maatte lide, der skabte Usikkerhed til alle Sider, men desuden var der den i forrige Tider for Skibsfarten ukendte Minefare, som foruden at skabe Utryghed paa forskellig Maade bidrog til at paaføre Skibsfarten Udgifter f. Eks. ved højere Assurancepræmie.

Men Aaret 1914 er ogsaa blevet historisk ved en fredelig Verdensbegivenhed af høj Rang, som dog næsten blev overskygget af den alt beherskende Krig. Med Panama-kanalens Aabning blev til Trods for tilsyneladende uoverkommelige Hindringer det Værk fuldført, hvorom der var Tanker fremme allerede kort Tid efter Amerikas Opdagelse. Den Færdsselsaare, der derved er skabt, er af saa stor kulturel Værdi og af saa vidt rækkende Betydning for Verdenstrafiken, at dette Storværk til Trods for Krigen havde fortjent en større Tilkendegivelse af Beundring overalt i den civiliserede Verden end den, der blev det til Del ved Aabningen. Allerede ved Aarets Udgang var rige Skibsladninger fra Stillehavets og det atlantiske Oceans Kyster ført gennem denne Vandvej, som vil foraarsage stærke Forskydninger og forøget Udvikling i Verdensomsætningen, blandt andet ved at stimulere til Udnyttelse af hidtil lidet berørte eller ganske uberørte Erhvervsomraader.

Skibsafdelingen. Den for længere Tid tilbage planlagte Rute paa Avstralien aabnedes den 30. September, da Motorskibet »Annam« afgik fra Kjøbenhavn via Göteborg, Frederiksstad og Genua til Fremantle, Adelaide, Melbourne og Sidney i Samsejling med Rederiaktieholaget Transatlantic i Göteborg og Den norske Afrika- og Avstralie Linie.

Stillehavslinien, som i 1911 blev indledet Syd om Amerikas Fastland til Pacifickysten saavel i Syd- som Nordamerika, blev ved Panamakanalens Aabning delt i en nordgaaende og en sydgaaende Rute. For den nordlige Rute er St. Francisco og for den sydlige Valparaiso Centralpunktet. Begge Steder har Kompagniet oprettet sine egne Agenturer.

Som Helhed har Kompagniets Skibsfart i Aarets første syv Maaneder arbejdet under normale Forhold. I den efter Krigens Udbrud nærmest følgende Tid forholdt Kompagniet sig afventende særlig i Henseende til den Del af dets Flaade, som befandt sig i evropæiske Havne. I Tiden derefter til hen imod Aarets Udgang var Skibene i Fart paa de forud bestemte lange Rejser og for en stor Del paa de hidtil gældende Fragtbetingelser. Først ved Aarets Slutning kunde Kompagniet begynde at høste Udbytte af det ekceptionelt høje Fragtmarked, der saaledes vil komme det følgende Aar til Gode, men Helhedsresultatet af Kompagniets Skibsfart i det forløbne Aar har været tilfredsstillende.

I Aarets Løb har Kompagniets Flaade haft Tilgang af 3 ny Motorskibe med en samlet Lasteevne af c. 27,000 Tons, nemlig »Fionia«, »Malakka« og »Tongking«, der afleveredes henholdsvis i Marts, September og Oktober, samt af 3 ny Dampskibe med en Lasteevne af ialt c. 22,000 Tons, nemlig »Transvaal«, »Rhodesia« og »Natal«, som sættes i Fart henholdsvis i April, Juni og Juli. Desuden er »Bandon« i November indgaaet i Bangkok Farten efter at have faaet sin Dampmaskine ombyttet med Dieselmotorer. Endelig er i Slutningen af Aaret et Kyst-Motorskib med en Lasteevne af c. 600 Tons og et kombineret Sejl- og Motorskib paa c. 500 Tons anskaffet til at gøre Tjeneste i vestindisk Kyslfart.

Kompagniet beklager meget, at ovennævnte M/S. »Malakka« paa sin første Rejse under Vejs fra St. Francisco til Kjøbenhavn den 18. December strandede paa Cerros Island ved Sydspidsen af Kalifornien, og siden er bleven totalt Vrag og abandonneret. Skibet var fuldt assureret.

For de i Fart værende Skibe er Gennemsnitsalderen pr. Ton Bæreevne 4,12 Aar og Gennemsnitsprisen £ 8.8.9.

Motorskibene har opfyldt alle Forventninger i Overensstemmelse med de i de senere Aarsberetninger givne Oplysninger. For saa vidt muligt at lade Skibsfarts- og Handelsudviklingen holde Skridt med hinanden og fortrinnsvis befære Ruterne med egne Skibe har Kompagniet i det forløbne Aar kontraheret med A/S. Burmeister & Wains Maskin- og Skibbyggeri om Bygningen af 4 ny Motorskibe af Siam-Typen, hver med en Lasteevne af c. 10,000 Tons. Disse Skibe kommer til at bære Navnene »Panama«, »Australien«, »Columbia« og »Chile« og ventes færdige i henholdsvis Marts, Juli, September og December 1915.

Med Hensyn til nogle af de i Aarsberetningen for 1913 omtalte Nybygninger er Kompagniet paa Grund af ekstraordinære Omstændigheder bleven skuffet i Henseende til Leveringstiderne. Saaledes blev Leveringen af de to ny Motorskibe »Falstria« og »Lalandia« forsinket c. 10 Maaneder, og de ventes først afleveret henholdsvis Februar og Marts 1915. Motorskibene »Bandon«, »Pangan« og »Chumpon« er yderligere forsinket c. 6 Maaneder udover den i sidste Aarsberetning angivne Tid.

Det i Beretningen for 1913 omtalte fem-mastede Sejlskib, som vil faa Navnet »Kjøbenhavn«, forventes færdigt til Aflevering i Midten af 1915.

(Fortsættes.)

Fragtmarkedet.

I de fleste Retninger hersker der mere eller mindre Stilhed, og Kulfragterne fra U. K. er igen gaaet yderligere tilbage, dels som Følge af de vedvarende Vanskeligheder med at skaffe Tørn, dels ogsaa paa Grund af Paaskehelligdagene. Det er jo en bekendt Sag, at der næsten altid opstaar Svækkelser foran de store Helligdage som Jul, Paaske etc. Den højst usikre politiske Situation har utvivlsomt ogsaa sin Andel i Forholdene. Hvad de hjemgaaende Markeder angaar, da er U. S. flovere for Kornlaster men fast for Bomuldslaste, og der begynder nu at komme en Del Trælaste frem fra Kanada. Østen er meget stille, derimod har River Plate vist mere Aktivitet, og højere Rater betalles for baade April, Maj og Juni Tonnage. Tiladelsen fra Tyskland til at skibe skaaret Træ fra Sverig er meget velkommen for Rederne, og der noteres allerede nu en Del Ordre. Fra mellemsvensk Havn skal være betalt 75/ pr. St. til London, en fin Rate, selv om der maa regnes med et langt Ophold i London. Forøvrigt betalles bl. a. som følger:

Østen. Soyabønner Vladivostock 75/ U. K., April. Ris Saigon eller Rangoon 75/ én Middelhavshavn, April. Calcutta 80/ for Jule til Dundee, April.

Middelhavet. Bolmudsfrø Aleksandria 30/ pr. 60 Cbf. Hull (Damp 250,000 Cbf.), 25/ Liverpool, 5.—25. April. Erts Sagunto 11/3 Port Talbot; Hornillo Bay 10/ Cardiff, 13 Ayr, prompt. Fra Huelva 21/ Aberdeen, 22/ Hull, begge fri Despatch, prompt. Fosfat 18/6 Sfax/Bristol og Plymouth, Frcs. 22½ La Pallice (1,800—2,200 med 1,000—350 L/L.). Erts Bilbao 10/6 Newport, 12/6 Glasgow, 13/ Ayr.

Nordamerika. For Havreladning fra »Northern Range« omkring 7/6 til fransk Atlanterhavshavn, 10/ tungt Korn, April. Tungt Korn 10/3 à 10/6 Skandinavien pr. April. Mel New York 57/6 pr. Ton til fransk Atlanterhavshavn eller Marseille (6,000 Tons), April. Petroleum New York/Grækenland Basis 55 Cents én Havn (100,000 Kasser), April. Kul Virginia 40/ River Plate. Bomuld etc. Savannah 107,6 Manchester/Bristol Kanalen, Maj. Tømmer fra Golfen 285/ Rosario (1,000 Stds.), April.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen indtil 68/9 U. K. pr. prompt, 67/6 pr. 15. April—15. Maj, 63/9 med Annullering 31. Maj, 62/6 med 15. Juni. Bahia Blanca 70/ U. K., prompt, 67/6 pr. 20. April—5. Maj.

(Fortsættes eller Efterr. for Sæfir. . .)

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" udgaaar ågentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredder- 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 af 5 Meter Højde og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). **Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den mellemsende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.**

I. Østersøen.

357. Sverrig. **Bottniske Bugt. Störjungsfrun.** Fyr efter tændt.

(¹Underrøttelser for sjøfartene" Nr. 12. Stockholm 1915.)

Störjungsfrun Fyr er atter tændt. $61^{\circ} 10' 08''$ N. $17^{\circ} 20' 19''$ E.

(Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 13/208. København 1915.)

358. Tyskland. **Warnemünde. Trækfærgets Lanterneføring.**

(¹"Nachrichten für Seefahrer" Nr. 18/477. Berlin 1915.)

1. Trækfærge, som gaaer over *Neuer Strom*, skal fra Solnedgang til Solopgang føre en hvid Lanterne paa Midten af hver Side. Lanterne skal opfyde de i Søvejsreglementets Art. 2 under b, c og d nævnte Fordringer.

2. Kan Færge af en eller anden Grund ikke fuldføre en paabegyndt Overfart, vises fra en Mast paa Styrehuset 2 sorte Balloner eller 2 røde Lanterner (den ene 2 m over den anden). De røde Lanterner lyser Horisonten rundt i mindst 2 Sm's Afstand. Saalænge Færge ligger stille, føres de under 1 nævnte Sidelanterner ikke.

3. Nord- og Sydgaaende Skibe skal passere en Færge, som er under Gang, ved at gaa mellem Færge og dens Afgangsstation. Gives fra Færge Signalet "Holdt" ved at svinge med et rødt Flag eller en rød Lanterne, skal man holde sig borte fra Linien, som forbinder de 2 Færgestationer med hinanden, indtil der fra Færge præjes, paa hvilken Side man kan passere.

4. Overtrædelser af Pkt. 3 straffes.

Warnemünde: $54^{\circ} 11' N.$ $12^{\circ} 05' E.$

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

359. Danmark. Lille-Bælt. Thoro-Rev. Vager udlægges midlertidig.

I Begyndelsen af April 1915 udlægges midlertidig en sort Vager med Ballon paa *Thoro-Rev* i en Afstand af c. 1000 m fra Land. *Thoro-Rev:* c. $55^{\circ} 15' 4'' N.$ $9^{\circ} 51' 4'' E.$

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

160. **Danmark. Kattegat. Horsens-Fjord. Sømærker forandret.**
De 15 indenste røde Stager med Kori, som staar paa N.-Siden af den gravede Rende til *Horsens Havn*, er ombyttede med lange, røde Stager uden Topbetegnelse.
Horsens Havn: 55° 51' 16" N. 9° 52' E.
(Kort Nr. 227 og 242. Danske Lods Side 210. Flavn-Lods Side 79. Søm.-Kort. Side 31.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 69/212. København 1914.)

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

361. **Norge. Havgund. Smødesund. Lillesundsøkken. Fyr nedlagt.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 18/486. Berlin 1915.)
Lillesundsøkken røde, faste Fyr er nedlagt. 59° 24' 20" N. 5° 16' 50" E.

362. **Holland. Zuidzee. Oplysning om Lystønder.**

(„Bericht aan Zeeverreuden“ Nr. 47/447. 's-Gravenhage 1915.)

Alle Lystønder i *Zuidzee* er udlagte med følgende Undtagelser:

1. *Marderhoek* Nr. 7 a. 52° 49' 1/2" N. 5° 35' 1/2" E.
2. *Staat van Urk* Nr. 1. 52° 40' 1/8" N. 5° 38' 1/5" E.
3. *N-punt Schokland* Nr. 8. 52° 39' 1/8" N. 5° 46' 1/8" E.
4. *Spijk* Nr. 14. 52° 27' 1/2" N. 5° 46' 1/1" E.

Disse Lystønder udlægges foreløbig ikke, men Vintersømærkerne bliver liggende saalange.

363. **Holland. Zuidzee. Urk. Meddelelse angaaende Lys.**

(„Bericht aan Zeeverreuden“ Nr. 47/448. 's-Gravenhage 1915.)

Paa Intereneringshygningen ved *Urk* brænder 3 hvide, faste Lys, som er synlige fra Søen, c. 9 m over Vandet. *Urk*: 52° 39' 1/2" N. 5° 35' 1/2" E.

364. **Holland. Noord-Hinder Fyrskib ombyttes midlertidig.**

(„Bericht aan Zeeverreuden“ Nr. 49/466. 's-Gravenhage 1915.)

Omtrent midt i April 1915 ombyttes *Noord-Hinder* Fyrskib midlertidig med et Reserverfyrskib, der viser hvidt To-Blink hver 15 s., hvert Blinks Varighed 2 s. Synsvide: 11 Sm. Dagsmerke: 1 rød Ballon paa Toppen.

Tagesignal gives med en Sirene, der giver 2 Stod hver 2 m., en dyb Tone 2., s., Pause 4 s., en høj Tone 2., s., Pause 1 m. 51 s., c. 51° 47' N. 2° 41' E.

(Kort Nr. 180.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 69/222. København 1914.)

365. **England. Goodwin Sands. South Sand Head. Grund.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 191. London 1915.)

En Grund med 9 m Vand er rapporteret c. 0,8 Sm NE. for Pladsen for *South Goodwin* Fyrskib. Grunden er ikke nærmere undersøgt. 51° 09' 25" N. 1° 29' 15" E.
(eng. Kort Nr. 1828).

R 2358 Du Cap Creux à Cette.
R 3281 Goulet du lac de Bizerte.
† 3204 Port Looko.

N 218 Phares. Série C. 1915. — Manche, Océan Atlantique Est. (De la pointe de Penmarc'h au cap Trafalgar.)

Tyskland:

R 151 Ostsee, Russische Küste: Finnischer Meerbusen von Helsingfors bis Hochland. I: 150 000.

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

366. England. Dover Stræde. Folkestone S.E. Fyrskibe udlægges. Trækbestemmelser. Advarsel.

(„Notice to Mariners“ Nr. 218. London 1915.)

Omtrent den 1ste April 1915 udlægges to Fyrskibe ud for *Folkestone*, nemlig:
1. Et Fyrskib, som viser grønne Blink, 2¹/₃ Sm 140° (misv. S.E. t. S. 3/4 S.) fra *Folkestone Molehoved*. c. 51° 02' 40" N. 1° 14' 10" E.

2. Et Fyrskib, som viser hvide Blink, 0³/₅ Sm 150° (misv. S. t. E. 3/8 E.) fra det under 1 nævnte Fyrskib.

Fyrskibene vil give Taagesignaler. Nærmere Oplysninger vil blive givet senere. Skibe varsles herved om, at al Trafik i den Del af *Dover Stræde*, som ligger mellem Grunden *Varne* og *Folkestone*, skal foregaa imellem de to ovennævnte Fyrskibe, og at Art. 25 i Søvejsreglerne gælder ved Passagen, saaledes at E.-gaaende Skibe skal holde sig til den sydlige Del af Løbet og W.-gaaende Skibe til den nordlige Del.

Skibe, som handler imod denne Advarsel, vil gøre dette paa egen Risiko.

367. Kanalen. Beachy Head S.E. Vrag afmærket.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 61/297. Paris 1915.)

En grøn Vragtønde er udlagt ved Vraget af det 3-mastede Skib. Der er nu kun en Mast synlig over Vandet. c. 50° 23' N. 0° 43' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/318. København 1915.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

368. Frankrig. Pont d'Yeu. Vrag.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 49/238. Paris 1915.)

En Dampet er strandet mellem *Ile d'Yeu* og Kysten af *Vendée*, N.W. for *Pont d'Yeu* og S. for *Les Marguerites*. c. 46° 48' 22" N. 2° 11' 47" W.

369. Afrika. Grand Bassam. Fyr tændt.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 50/240. Paris 1915.)

Ved *Grand Bassam* er tændt et hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hvert Minut. Flammens Højde: 32 m. Lysevne: 18 Sm. Synsvidde: 16 Sm. Rundt Taarn, som staar 1500 m inden for Udsikningsbroen ved Værftet og 250 m E. for Midtlinien gennem Broen. c. 5° 11' S. 3° 44' W.

370. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Floden. Afmærkning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 18/496. Berlin 1915.)

Da 10¹/₂ m (35 foot) Løbet er færdigt, er følgende Forandringer foretaget ved Afmærkningen:

1. *Marcus Hook Channel*. *Schooner Ledje Range* Lystønde 2 S er flyttet 365 m i Retning 34° (misv. N.E. 1/4 N.); den ligger nu i 10¹/₂ m Vand i Skæringen mellem Midtlinierne gennem *Bellerue Channel* og *Marcus Hook Channel*. Tønden kaldes nu *Marcus Hook Range* Lystønde 2 M, og den ombyttes under Isforhold med en Spidstønde. Tønden paa S.E.-Siden af *Schooner Ledje Channel* er flyttet lodret paa Løbets Midtlinie til S.E.-Siden af *Marcus Hook Channel*. *Schooner Ledje Range* Tønder 4 S og 6 S kaldes nu *Marcus Hook Range* 4 M¹/₂ og 6 M. *Schooner Ledje Range* Tønde 10 S er inddraget.

2. *Chester Channel*. *Chester Range* Lystønde 2 C, der viser hvidt Lys med Brummørkerker hver 15^s, er udlagt i 10₅ m Vand i Skæringen af Middeltierne gennem *Marcus Hook Channel* og *Chester Channel*. Lystønden ombyttes under Isforhold med en Spidsstønde. Tønderne paa SE-Siden af *Schooner Ledge Channel* er flyttet lodret paa Løbets Midtlinie til SE-Siden af *Chester Channel*. *Schooner Ledge Range* Tønder 12 S og 14 S kaldes nu *Chester Range* Tønde 4 C og 6 C.

3. *Schooner Ledge Channel*. Tønderne paa NW-Siden af dette Farvand bliver uforandret med Undtagelse af, at *Schooner Ledge Range* Tønde 1 S flyttes 73 m i Retning 325° (misv. NW. t. N. $\frac{1}{8}$ N.) til Kanten af *Marcus Hook Channel*.

4. *Tincun Island Channel*. *Tincun Island Range* Lystønde 2 T er flyttet SE. efter; den ligger nu i 10₅ m Vand i Skæringen mellem Middeltierne gennem *Chester Channel* og *Tincun Island Channel*. Den ombyttes under Isforhold med en Spidsstønde.

Tincun Island: c. 39° 51' N. 75° 17' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/771 og 25/1883. København 1914.)

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

371. **Panama. Colon. Bølgebryder ødelagt.** Fyr midlertidig slukket.

(Gennem Udenrigsministeriet er modtaget følgende Meddelelse:

1. Yderenden af Stilladset, som benyttes ved Opførelsen af den E.-lige Bølgebryder, er ødelagt af Søen, og de 2 hvide, faste Fyr (det ene over det andet), som afmærkede Yderenden, er skyllede bort.

2. Lystønden, som ligger ud for Yderenden af Stilladset, og som blev flyttet efterhånden, som Arbejdet skred frem, vil blive liggende paa dens nuværende Plads e. 975 m E. for Yderenden af den W.-lige Bølgebryder.

3. Man skal holde imellem den under 2 nævnte Lystønde og den W.-lige Bølgebryder.

Colon: 9° 23' N. 79° 56' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 74/2881. København 1914.)

372. **Panama. Colon. Shelker Cove. Fyr slukket.**

(„Bericht am Zeewernden“ Nr. 48/459. ⁹s-Grænhage 1915.)

Det røde Fyr paa S-Siden, det hvide, faste Fyr paa N-Siden og de 3 hvide Ledebryr ved Indløbet er slukkede. c. 9° 22 $\frac{1}{2}$ ' N. 79° 57 $\frac{1}{2}$ ' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/1859 og 30/2159. København 1910.)

373. **St. Domingo (Haiti) N.-Kyst. Tortugas. Rev.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 18/504. Berlin 1915.)

Føberen af Damperen *Pyris der Nederlanden* rapporterer at have passeret et Korallrev, hvor der efter Kortet skulde være dybt Vand. 19° 58' 48" N. 72° 45' 00" W.

374. **Brasilien. Abrolhos Channel. Vrag.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 18/506. Berlin 1915.)

Vraget af Damperen *Santa Catharina* ligger 4 Sm 216° (misv. SW. $\frac{1}{2}$ W.) fra Lyret paa *Oen Santa Barbara*. c. 18° 01' S. 38° 44 $\frac{1}{2}$ ' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 79/2429. København 1914.)

375. **Argentina. Bahía Blanca (Puerto Belgrano). Lystønder forandrede.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 191. London 1915.)

Følgende Lystønder, der viste grønt Lys, er forandrede til at vise hvidt Lys: a) Lystønderne 4, 7 og 9, som ligger paa Bagbords Side af Løbet mellem *Banco del Este* og *Banco del Oeste*.

b) Lystønderne 14, 16 og 17, som ligger paa Bagbords Side af Løbet ud for *Puerto Militar*.

Puerto Militar: 38° 53' S. 62° 06' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

376. **Spanien. Malaga. Oplysning om Fyr.**

(„Avisos a los Navegantes“ Nr. 6/100. Madrid 1915.)

Paa Grund af Beskadigelse viser *Malaga* Fyr indtil videre hvidt, fast Lys. 36° 42' 35" N. 4° 24' 40" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/2548. København 1913.)

377. **Spanien. Motril. Fyr tændt.**

(„Avisos a los Navegantes“ Nr. 6/101. Madrid 1915.)

For at markere Arbejdet ved den W.-lige Mole ved Havnen, er der tændt et rødt fast Fyr paa Molen. Flammens Højde: 4 m. Synsvide: 1 Sm. *Motril*: 36° 43' N. 3° 30' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/1191. København 1914.)

378. **Spanien. Punta Sabinal. Fyr forandret.**

(„Avisos a los Navegantes“ Nr. 6/102. Madrid 1915.)

Da der er Fare for at Fyret paa *Sabinal* Punt skal blive ødelagt af Søen, er der i Stedet for dette Fyr tændt et rødt Fyr c. 150 m N. for det gamle Fyr. 36° 40' 46" N. 2° 41' 54" W.

379. **Italien W.-Kyst. Livorno. Fyr forandret.**

(„Avisi al Naviganti“ Nr. 81/200. Genova 1915.)

Om kort Tid forandres det røde, faste Fyr paa Yderenden af Arbejdsstalet ved den under Bygning værende *Marozzo* Dæmning paa Bagbords Side af det N.-lige Indløb til Havnen til at vise rødt To-Lyn hver 6^s, Lyn 0₅ S, Mørke 1^s, Lyn 0₅ S, Mørke 4^s. Synsvide: 8 Sm. I øvrigt uforandret. *Livorno*: 43° 33' N. 10° 17 $\frac{1}{4}$ ' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 73/2802. København 1914.)

380. **Siilien N.-Kyst. Palermo. Kap Gallo. Fyr forandret.**

(„Avisi al Naviganti“ Nr. 81/198. Genova 1915.)

Om kort Tid forandres Fyret paa *Kap Gallo* til at vise hvidt To-Blink hver 16^s, Blink 2^s, Mørke 2^s, Blink 2^s, Mørke 10^s. Synsvide: 17₅ Sm. 38° 13' 20" N. 13° 19' 05" E.

381. **Italien S.-Kyst. Gallipoli. Rato. Fyrs Bølgemod.**

(„Avisi al Naviganti“ Nr. 81/204. Genova 1915.)

Fyrbaaken staar paa den S.-lige Del af Grunden *Rato*, c. 410° m 351° (misv. N. $\frac{1}{4}$ W.) fra det grønne Fyr paa *Molehovedet*. c. 40° 03' 40" N. 17° 58' 45" E. (*ital.* Kort Nr. 228).

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/282. København 1915.)

382. **Libyen (Tripolis). Marsa Susa. Tønde inddraget.**

(„Avisi al Naviganti“ Nr. 70/172. Genova 1915.)

Tønden, som var udlagt paa den NE-lige Del af Skærene *Le Siergeley*, er trevet bort og vil næppe blive udlagt igen. 32° 54' 44" N. 21° 56' 04" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/225, pkt. 3. København 1914.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

383. **Tyrkiet. Havne aabne for neutrale Handelskibe.**

(„Bericht am Zeewernden“ Nr. 47/450 og 49/458. ⁹s-Grænhage 1915.)

Den tyrkiske Regering har bekendtgjort, at følgende Havne er aabne for neutrale Handelskibe:

1. *Sorte Hav*: *Eregli*, *Ineboli*, *Samsun* og *Trebizond*.

2. *I Middelhavet*: *Ourta* (*Vourtak*), *Antalia* (*Adalar*), *Mersina*, *Alamandette*, *Latakya*, *Tripolis* (i *Syrien*), *Beirut*, *Jajfa* og *Tajia* (*Hajia*). *Batum* Haven er aaben. men ind- og Udskibning af Passagerer er forbudt.

3. *I Røde Hav*: *Djeddah* og *Hudeidah* (*Hodeida*).

Kulfragterne. Fra Tyne eller Blyth 14/ à 15/ til Danmark, c. 18/ Østverig. 20/ à 22/ Bordeaux (5,000), 24/6 Gibraltar, 24/ Oran (1,800), 26/ Algier (2,700), 26/6 Barcelona (1,700), 25/ Marseille, 25/ Cap Verde, 27/6 Livorno (5,000), 30/ à 32/6 Sicilien. 23/ Las Palmas eller Teneriffa (5,000). — Fra Cardiff eller Newport 15/ Rouen (2,000), 17/6 Lissabon, Frcs. 20½ Bordeaux (2,000), 20/ Barcelona (2,800). Frcs. 27 Marseille (2,700), 20/ à 21/ Genua (3,500), 19/ Neapel (5,000), 25/ Port Said (5,000—6,000), 23/ Rio Janeiro (4,500), 25/ River Plate (4,600).
Skrevet den 30. Marts 1915.

Generalforsamlinger.

Frederikshavns Værft og Flydedok

afholdt den 27. f. M. sin årlige Generalforsamling her i Byen, hvor Regnskab og Beretning for det forløbne Aar forelagdes. Værftet har haft en Brutto-Avance paa Kr. 202,827.69. Efter Fradrag af alle Omkostninger er der til Rest et Overskud paa Kr. 43,631.57. Af dette foresloges det at anvende Kr. 12,483.23 til Afskrivning paa de forskellige Aktiver og Kr. 3,158 til Afskrivning paa Etableringskontoen, som derved holdt udgaar af Regnskabet. Aktionærerne faar 5 pCt. Udbytte eller Kr. 6,000, og til Reservo- og Garantifonden henlægges Kr. 14,000, medens Kr. 1,703.23 overføres i ny Regning. Aktieselskabet Frederikshavns Værft og Flydedok, der dannedes i Juni Maaned 1913, har i de halvandet Aar, der er gaaet siden da, betydelig udvidet og forbedret Værftet ved flere ny Bygninger og Værksteder samt Anskaffelser af Maskiner og Indlægning af elektrisk Lys. Ved Slutningen af 1914 beskæftigede Værftet 170 Mand.

Ved Selskabets Dannelselse overtog Værftet Fuldførelsen af tre paabegyndte Nybygninger, nemlig en Fragtdamper paa 140 Tons, en Kabelbaad paa 36 Tons og en firemastet Skonnert paa 373 Tons.

Værftet har i det forløbne Aar været godt beskæftiget med Reparationer ved ialt 269 danske og 28 udenlandske Skibe. I Dokken har der været optaget 60 Skibe med en Tonnage af 22,855 Tons. Af Nybygninger har Værftet bygget og afleveret 2 Træpramme à 46 Tons, 1 Passagerdamper paa 72 Tons og 1 Motorskonnert paa 388 Tons. Under Bygning var ved Aarets Slutning: 1 Fragt- og Passagerdamper, 1 Slæbebaad, 2 Motorslæbebaade, 1 Motorbaad, 2 Motorskibe og 2 Træpramme.

Søassuranceforeningen Æra

har afholdt sin årlige Generalforsamling.

Der var mødt c. 150 Interessenter.

Formanden, Navigationslærer Christensen, åbnede Generalforsamlingen med at byde Velkommen og ønske Medlemmerne et godt Nytaar. Vi har i Aar Generalforsamling under meget triste Forhold. Sejladsen er ved Krigen kommen ind under nogle forviklede Forhold, men vi maa haabe paa bedre Tider.

Endvidere aflagde Formanden Beretning for det forløbne Aar, hvoraf det bl. a. fremgik, at nogle Sager vedrørende Sk. »Ino«, Gal. »Enigheden« og Sk. »Johanne« endnu ikke var afgjort. For »Enigheden«s Vedkommende stod Sagen godt.

Formanden meddelte, at Foreningens Besigtigelsesmand var bleven rejseforsikret for Kr. 6,000, og at Bestyrelsen havde ment, at den sædvanlige Festlighed burde bortfalde i Aar, og haabede at Generalforsamlingen var enig med Bestyrelsen i dette. Man maatte jo ogsaa erindre, at Søassuranceforeningen »Æra« ikke var nogen selskabelig Forening. Til Slut rettede Formanden følgende Spørgsmaal til Interessenterne: Er der nogen, der ikke bifalder Bestyrelsens Afgørelse angaaende Festligheden; thi i saa Fuld skal der Afstemning.

Kapt. Albertsen (Sk. »Kare«): Lad os faa Afstemning! Mægler H. Grube henstillede til Albertsen, at han lod sit Forslag falde, saaledes at vi alle er i Saaklang med Bestyrelsen i det Skridt, den her har foretaget.

Kapt. Albertsen lod sit Forslag falde.

Formanden: Tak!

Spørgsmaalet var dermed afgjort, saaledes at der ingen Festlighed bliver afholdt i Aar.

Derefter oplæste Forretningsfører E. Holm det reviderede Regnskab for saavel Hovedforeningen som for 2den Afdeling. Regnskaberne godkendtes enstemmigt.

Hovedforeningens Regnskab balancerede med Kr. 228,396.94.

Paa Indtægtsiden er opført: Kalkulerede Havarier fra sidste Aars Regnskab Kr. 83,000, Præmier Kr. 120,870.87, »En Procent« af indmeldte Skibe Kr. 3,052. Mulkt Kr. 6.80. Paa forliste Skibe refunderedes Kr. 3,854.38. Reuter m. m. Kr. 15,773.

Paa Udgiftssiden er opført: Dispatcherede Havarier og Udbetalinger ved Totalforlis med tilhørende Dispatchersaker Kr. 177,228.70. Uafgjorte Havarier kalkulerede til Kr. 29,000. Brandforsikring Kr. 1,581.81. Dansk Sejlskibsrederiforening Kr. 3,564.40. Skat Kr. 544.12. Brovægterlon Kr. 175, Lønninger, Gaver m. m. Kr. 8,793.99.

Aarets Overskud Kr. 7,508.92.
Reservefonden udgjorde 31. December 1914 Kr. 444,207.89 mod Kr. 400,074.97 den 1. Januar 1914.
Den 1. Januar 1914 var forsikret 231 Skibe for Kr. 3,322,800.
Den 31. Decbr. var forsikret 228 Skibe for Kr. 3,404,700.

II Afdelings Regnskab balancerede med Kr. 33,530.50. I Præmie er indbetalt Kr. 19,966.68. »En Procent« Kr. 570. Udgifter ved Havarier Kr. 28,784.61. Aarets Underskud var 1,736.92. Reservefonden 31. December 1914 Kr. 58,025.24. 1. Januar 1914 var Reservefonden Kr. 53,152.8.

Den 31. December 1914 var forsikret 69 Skibe for Kr. 490,450 mod 63 Skibe for Kr. 471,150 den 1. Januar 1915.

Formanden bemærkede, at der ikke blev nogen Dividende. Præmierne var gaaet Kr. 23,000 ned, medens Udgifterne havde været forholdsvis store. En Udgift skyldes en Gave til mig, som jeg siger alle Interessenterne Tak for.

Ogsaa paa II Afdeling var Indtægten formindsket; men Afdelingen var i øvrigt ikke gaaet tilbage, saa der var Grund til at tro, at Afdelingen atter kunde komme ind under gode Forhold.

Holm gjorde Rede for nogle Punkter i Forretningsgangen. Forsaarsaget af en Skrivelse fra Kapt. Aaberg, Bark »Claudia«, stillede Bestyrelsen Forslag om at ændre Lovens § 5, saaledes at Orkantiden i det Karibiske Hav regnes fra 1. August i Stedet for fra 1. Juli.

Formanden oplyste, at de fleste tropiske Cyklonstorme fandt Sted i Maanederne August, September, Oktober. Oktober var endog den allerværste Maaned, saa Bestyrelsen kunde ikke gaa med til Aabergs Forslag om, at lade almindelig Vinterpræmie være tilstrækkelig for Oktober Maaned. Naar man undlod at kræve ekstra Præmie for Juli Maaned, var man i bedste Overensstemmelse med københavnske Forsikringsinstituter.

Forslaget vedtoges enstemmigt.

Formanden oplæste en Skrivelse fra Kapt. Groth, 3/m. Sk. »Ludvig Brausen«, om Havneforholdene ved Arcaju. Skrivelsen henstillede at lade Ekstrapremien for at sejle paa Arcaju bortfalde eller nedsætte. Bestyrelsen kunde ikke tiltræde dette Forslag.

Det vedtoges efter Afstemning ikke at give det sædvanlige Tilskud (150 Kr.) til Sømandshjemmet.

Skibsreder Svane henstillede til alle Skibsforere, der maatte komme til Arcaju at sende Oplysninger hjem og ikke lade sig afskrække, fordi der ikke var bleven taget mere Hensyn til Skrivelsen fra Kapt. Groth.

Der næst foretoges Valg af to Bestyrelsesmedlemmer, i Stedet for J. O. Christensen og C. W. Clausen, der fratraadte efter Tur.

Begge genvalgtes enstemmigt.

Suppleant H. Petersen og Revisor J. C. Carlsen, der begge fratraadte efter Tur, genvalgtes.

Der foretoges endvidere Valg af Delegerede til »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«.

Valgte blev: Skibsreder B. B. Friis, Skibsreder Hans Petersen og Navigationsskolbestyrer Fr. Hansen.

Formanden gav nogle Oplysninger om Arbejdet for en gensidig Forsikringsforening for Besætningerne.

I. C. Carlsen fremkom med nogle Udtalelser om Sølovens Revision, som ikke ønskedes refereret.

Det vedtoges som sædvanlig at afsende et Telegram til Kongen.

Herpaa indlob fra Hs. Maj. Kongen følgende Svartelegram:

»Bringer Forsamlingen min hjertelige Tak og Genhilsen.

Christian R.»

(»Æra Avis«.)

Dampskibsselskabet Norden

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Hojesteressagfører Grüner.

Direktor P. de Nully Brown aflagde Beretning:

Som det i min i Fjor aflagte Beretning blev ventet, viste 1914 sig at være et tarveligt Aar — Reaktionen efter de gode Tider, og det var kun meget magre Fragter, som i Aarets første 4—5 Maaned blev tilbudt. Imidlertid havde vi forud sluttet Kontrakter til væsentlig bedre Rater, saa at vi under normale Forhold nok var kommet nogenlunde gennem Aaret, men Verdenskrigens Udbrud i Begyndelsen af August forarsagede naturligvis en kolossal Omvæltning og kulkastede alle Beregninger.

En betydelig Del af vor Tonnage laa ved Krigens Udbrud under Løsning eller Lastning i russiske Østersøhavne, og de Ladninger, der skulde føres fra disse Havne, maatte efter ugelange Ophold paany opløses med svære Bekostninger som Følge af russiske Udførselsforbud og Baadene dirigeres bort i Ballast. — De Baade, som gik fri af denne Kalamitet, blev sendt i Ballast til Amerika i Forventning om der at gøre et Kup, der kunde opveje Uheldene i Østersøen, men samme Tanke havde adskillige danske og skandinaviske Kolleger, saa det viste sig omtrent umuligt at faa nogen Beskæftigelse. Om-sider blev dog Baadene placeret til meget lave Rater.

For betydelige Havarier har vi været nogenlunde forskaudet, da Østersøfarten lukkede. Øjet paa Kulfarten, der, efter at de første Krigsdages fuldstændige Lammelse havde fortaget sig, betalte saa gode Rater som 10 sh. og deromkring, men snart efter sank disse Fragter til 8 sh. og endnu lavere.

Da vi kom i Slutningen af September og Begyndelsen af Oktober, kom der mere Liv i Fragtmarkedet, og senere er Raterne steget fra Uge til Uge, saa at vi nu er oppe paa overordentlig høje Fragter, men det maa ikke glemmes, at Udgifterne til Ekstra-Forsikring o. s. v. ved Siden af den overordentlig slette og langsomme Ekspedition, man faar saa at sige overalt i Forbindelse med den langsomme og usikre Sejlads som Folge af Krigsforholdene, tager et meget betydeligt Greb i Fortjenesten.

For betydelige Hvarier har vi været nogenlunde forskaaned, dog mistede vi paa Aarets sidste Dag Selskabets ældste Skib »M. C. Holm«, der paa den engelske Østkyst løb paa en Mine og kort efter sank. Vel var Skib og Fragt forsikret, men alligevel betyder det jo et Tab for Selskabet i Øjeblikket, da vi i Driften mangler denne Baad, der jo ellers med de nuværende Fragter kunde tage gode Penge ind. Hos Burmeister & Wain har vi bestilt en større Damper paa c. 6,700 Tons, som vi imidlertid først faar færdig til April næste Aar. Som d'Hrr. vil se, er det forholdsvis lidt Materiale, vi for Tiden har at arbejde med.

Priserne paa Skibe er steget meget betydeligt, og selv for ældre Baade har man kunnet opnaa Priser, der overstiger disse Skibes oprindelige Anskaffelsessummer. Dette har ogsaa været Tilfældet for vort Vedkommende, men da der altid har været Tale om prompte Levering, og Bestyrelsens Bemyndigelse til at sælge har været udtomt, har vi ikke kunnet reflektere, selv om dette havde været ønskeligt.

I Øjeblikket arbejder Selskabet aldeles fortrinligt, og om ikke Krigens Gang kuldaster alt, er Udsigterne til, at vi faar et smukt Udbytte for indeværende Aar, meget lovende.

Direktor Brown aflagde derefter Regnskabet. Overskudet til Fordeling er Kr. 657,000, hvoraf Aktionærerne faar Kr. 304,000 eller 8 pCt., medens Kr. 350,000 henlægges til Reservefonden, der nu udgør Kr. 964,000. Skibenes Kapitalkonto er nedskrevet til Kr. 3,721,700 for Selskabets otte Skibe. Kassebeholdningen andrager Kr. 1,738,000.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter der for Generalforsamlingen af Bestyrelsens Formand, Overretssagfører Paludan, forelagdes et Forslag om Bemyndigelse for Bestyrelsen til Salg og Køb af Skibe. Da Generalforsamlingen, der udtalte sig for at give Bemyndigelsen, ikke var beslutningsdygtig, vil Forslaget komme til endelig Afgørelse paa en ekstraordinær Generalforsamling.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Overretssagfører Paludan.

Dampskibsselskabet Danmark

har afholdt Generalforsamling. Overretssagfører Falk Jensen dirigerede.

Bestyrelsens Formand, Højesteretssagfører Moldrup aflagde Beretning, hvoraf vi anfører følgende:

Aaret 1914 var i sin Begyndelse alt andet end gunstigt for Dampskibsfarten, og det var kun magre Resultater, de første 4—5 Maanedes opviste for vort Vedkommende. For Sommersæsonen havde vi imidlertid sluttet adskillige gode Kontrakter, hvorved vi haabede at komme nogenlunde ordentlig igennem Aaret, og alt tegnede til at gaa ret jævnt, indtil Udbrudet af Verdenskrigen forårsagede en fuldstændig Omvæltning i alle Beregninger. Flere af Selskabets Baade maatte opholde sig længe i fremmede Havne. Aarets sidste Maanedes bragte imidlertid et Omslag i Fragtmarkedet, der stadig betalte højere og højere Rater, og derved lykkedes det at frembringe et Overskud, som i Betragtning af Forholdene vel maa kaldes særdeles tilfredsstillende.

Som Folge af de senere Maanedes høje Fragtkonjunkturer er Priserne paa Skibe steget meget betydeligt, og Bestyrelsen har benyttet sig deraf til i Henhold til tidligere givne Generalforsamlings-Bemyndigelse at sælge Selskabets næstældste og mindste Damper »Hamlet« til en særdeles akseptabel Pris. Købernes Overtagelse af Skibet har fundet Sted. Selskabet har jo saaledes i Øjeblikket kun fire Skibe, men der er kontraheret om et nyt paa Størrelse som »Rolf«, der vil blive bygget paa Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, og hvis Levering vil finde Sted i April næste Aar.

Udsigterne for indeværende Aar er jo for den neutrale Skibsfart særdeles lovende, og om ikke Krigens Gang vælter alt over Ende, tor vi forvente et smukt Resultat af Driften for 1915.

Regnskabet udviser en Indtægt paa Kr. 259,000, hvoraf Aktionærerne faar Kr. 112,000 eller 8 pCt., medens der til Reservefonden henlægges Kr. 121,000.

Skibenes Anskaffelsessum er nedskrevet til Kr. 1,270,000 (fem Skibe), medens Kassebeholdningen andrager Kr. 380,000.

For Regnskabet gaves Decharge, og til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Højesteretssagfører Moldrup.

De C. K. Hansen'ske Dampskibsselskaber

har afholdt Generalforsamlinger under Ledelse af Højesteretssagfører Stein.

Den korresponderende Reder, Generalkonsul Johan Hansen aflagde Beretningen, hvoraf vi anfører følgende:

Vel aldrig for er det faldet i vor Lod at afgive Beretning for et Aar saa indholdsrigt og vanskeligt som det forløbne.

Efter et i enhver Henseende saa udmærket Aar som 1913 var Begyndelsen af det paafølgende Aar ikke saalidt af en Skuffelse, og uagtet det maatte formodes, at den tidligere Højkonjunktur neppe vilde kunne holde sig, tor vel nok den ret bratte Nedgang siges at være kommen de fleste som en Overraskelse. Til Held for Skibsfarten i sin Helhed havde man dog overalt haft Opmærksomheden henledt

paa at konsolidere Selskaberne og saavidt muligt sikre sig Fragtkontrakter for en Del af 1914. Det lykkedes derfor ogsaa Selskaberne ved Halvaars-Opgørelsen at fremvise et nogenlunde godt Resultat af Driften for de første seks Maanedes.

En Del af Sommeren gik du ogsaa hen, uden at Fragterne syntes rigtig at ville rette sig, og man satte derfor sin Lid til Efteraars-Maanederne, da Krigen brød ud i August. For en Tid lammedes alle Dispositioner fuldstændig, men lidt efter lidt begyndte Lys at sprede sig i Mørket, og enkelte af Skibene vovede sig ud, indtil efterhaanden de fleste kom i Fart igen.

Flere Baade led betydelige Forsinkelser, og en enkelt ligger endnu i Petrograd. Forholdene var vanskelige uden særlig høje Fragter, og det var i det hele taget først lige mod Aarets Slutning, at der indtraadte den store Stigning i Fragterne, der har udviklet sig til det, som nu er almindelig anerkendt som absolut Rekordfragter.

Vore Selskaber har hittil været skaanet for større Kalamiteter som Folge af de ganske ekstraordinære Forhold, under hvilke der er sejlet. Vi har hos vore Førelere og øvrige Officerer modt en Ro, en Paapasselighed og Tillidsfuldhed, som ikke noksom kan roses, og naar Danmark hittil i det væsentligste har kunnet besare sine Forbindelser til Søs, skyldes dette i ikke ringe Grad det ovennævnte Forhold.

Det maa gentages, hvad der ved forskellige Lejligheder offentlig er fremført, at man ingenlunde maa doume om Resultaterne af Virksomheden for Tiden ved udelukkende at betragte de meget store Fragteløb. Omkostningerne ved Krigsassurancen saavel for Skib som for Besætning, forøgede Udgifter paa alle Punkter, usædvanlige — ja paa mange Steder ganske abnorme Ophold — har stillet store Kræv til Rederne, men samtidig maa det indrømmes, at for saa vidt som Fragtmarkedet holder sig blot omkring det nuværende Niveau, og Sejladsen ikke af andre Grunde vderligere vanskeliggøres eller helt maa indstilles, er det utvivlsomt, at Resultatet maa blive gunstigt.

Selskabernes Status er saaledes, at der i Folge Loven ikke hersker nogen Forpligtelse for Bestyrelserne til at afskrive noget bestemt paa Skibene, og Værdien for disse er i Løbet af de sidste gode Aar bragt saa langt ned, at man i øvrigt i de nærmest følgende Aar kan se nogenlunde bort fra Spørgsmaalet om Afskrivning, hvis nødvendigt. Selskaberne har benyttet Lejligheden med de stigende Priser for Dampskibe til at skille sig af med et Antal af deres ældste Baade og samtidig have passende Afløser under Bygning. Salget af disse Baade er sket til gode Priser, saaledes at der i hvert enkelt Tilfælde har været et Overskud paa den bogførte Værdi, hvilket Overskud er blevet henlagt til vedkommende Selskabs Nybygnings-Konto.

Dampskibsselskabet af 1896 og vort Firma har haft den Sorg, at en af vore større Baade, Dampskibet »Marselisborg«, paa Rejsen fra Amerika til Danmark er totalt forlist, idet det paa det nuværende Tidspunkt synes ganske udelukket, at der tør næres noget Haab om, at Skib eller Mandskab kan være frelst.

I Forbindelse med dette sørgelige Forlis har Rederiet haft under Overvejelse at lade indlægge traadløs Telegraf i nogle af de større Skibe i oversøisk Fart.

Opgørelsen af Dampskibet »Tuborg«s Forlis foreligger nu og udviser, at der er tjent et Beløb af Kr. 83,346.15, som findes opført paa Regnskabet.

Paa saa Undtagelser nær har Selskabernes Skibe siden Krigens Begyndelse saa godt som udelukkende været i Fart paa skandinaviske Havne, væsentligt danske. Alle de store Baade og enkelte af de smaa har været i Fart fra Nord- og Mellemamerika samt Argentina, de mindre Baade uafbrudt beskæftigede med Kulimporten til Danmark fra engelske og skotske Havne, og tre af Skibene har vedligeholdt vor Udførsel af Landbrugsprodukter til Skotland, som for Krigen blev besørget af vore skotske Forbindelser. Alt ialt er det meget betydelige Kvanta, der er indført hertil mod vore Baade, og en Del af Æren for, at de danske Forbindelser har kunnet vedligeholdes, tor nok med nogen Ret komme vore Selskaber til Gode.

Med Hønsyn til Udsigterne for Fremtiden mener vi, at det under de nuværende Forhold vil være orkesløst at drøfte disse, da sikkert ingen tør paatage sig at udtale noget positivt om de Muligheder, Fremtiden maa rumme. For saa vidt som det maatte blive vort Land beskaaret at holdes udenfor Konflikter, tor vi dog sige, at de senere Aars gode Resultater har skabt en Status saa god, at selvom Fragtkonjunkturerne skulde udvikle sig i ugunstig Retning, vi dog med Rette kan haabe paa, at lignende Tider, som dem vi oplevede ved dette Aarhundredes Begyndelse, vil i Kraft af den bedre Status udvise væsentlig bedre Resultater end dengang for Aktionærerne.

Dannebrog. Generalkonsulen aflagde derefter Regnskabet for Dampskibsselskabet »Dannebrog«. Dette udviser et Nettooverskud paa godt 1 Mill. Kr., hvoraf Aktionærerne faar Kr. 540,000 eller 12 pCt., medens der til Henlæggelser anvendes Kr. 426,000 og Resten overføres til næste Aar.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Husejor Møller under Forsamlingens Tilslutning bragte Generalkonsulen en Tak for det gode Regnskab.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Grosserer Hans H. Schyr, og man bekræftede Valget af hlv. Frilivnsdirektor Thiel-sen, med hvem Bestyrelsen havde suppleret sig.

Dampskibsselskabet af 1896. Dette Selskabs Regnskab udviser et Nettooverskud paa Kr. 403,831, hvoraf Aktionærerne faar Kr. 240,000 Kr. eller 12 pCt. af Aktiekapitalen, medens der til Henlæggelser anvendes Kr. 140,000 Kr., og Resten overføres til næste Aar.

Generalkonsul Johan Hansen nævnedes for dette Selskabs Vedkommende særlig Salget af to gamle Baade, hvorved var opnaet et pænt Overskud. En af de ny Baade var i Gang, en anden kom i

Gang i April Maaned, medens en tredje Baads Aflevering var stillet i Bero, da den var bestilt i Antwerpen. Videre omtalte han »Marselisborgs« Forlis og meddelte, at Assurance var godt 200,000 Kr. over den bogførte Værdi.

En Aktionær foreslog, at en Del af det ved »Marselisborgs« Forlis indvundne Beløb burde anvendes til Fordel for de Omkomnes Efterlødte, hvortil Rederen svarede, at Lovene ikke tillod at tage et vist Beløb af Overskudet, men selvfølgelig vilde Selskabet i enhver Henseende yde sin Støtte.

Grosserer Hans Tegner oplyste, at de tre Selskabers Bestyrelser vilde stille et Beløb til Disposition for Generalkonsulen til Fordeling.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Konsul Chr. Heuning blev genvalgt som Medlem af Bestyrelsen.

Neptun. Nettooverskudet for Dampskibsselskabet »Neptun« beløber sig til Kr. 308,120, hvoraf Aktionærerne faar Kr. 180,000 eller 12 pCt. af Aktiekapitalen, medens der henlægges Kr. 115,000.

For Regnskabet gaves Decharge, og til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Kontorechef Brünniche, medens Kaptajn i Marinen J. H. Schultz valgtes i Stedet for afdøde Etatsraad Rud. Schou.

Dampskibsselskabet Torm

har under Ledelse af Overretssagfører Feuger afholdt Generalforsamling.

Bestyrelsens Formand, Direktor Schmiegelow, mindedes i varmtfølte Ord det afdøde Bestyrelsesmedlem, Grosserer J. Salmom.

Forretningsforener, Direktor Kraemer, aflagde Beretningen, hvoraf vi anfører følgende:

Efter Højkonjunkturen i 1912 og 1913 imodsa man en Nedgangsperiode i 1914, og denne udeblev heller ikke. Kulfragterne gik ned, og den sædvanlige Kornekspor fra Rusland udeblev saa godt som ganske, og dette trykkede Træfragterne.

Man ventede, at 1914 vilde blive et godt Middelaar, da Krigen pudselig brød ud og standsede saa godt som al Skibsfart i de første 3—4 Uger.

Efter at den statsgaranterede Krigsforsikring var traadt i Kraft, kom der dog noget Liv i Skibsfarten igen, men først i Slutningen af November fæstnedes Fragterne, for sent til at afslutte 1914 som et godt Aar.

Da vor Flaade hovedsagelig er beskæftiget i Nord- og Østersøen, befandt ret naturligt en stor Del af vore Dampere sig i Østersøhavne ved Krigens Udbrud. Vi fik dem dog efterhaanden ud af de ved Krigsforholdsreglerne lukkede Havne, med Undtagelse af Damperen »Valborg«, som endnu befinder sig i en russisk Havn, men hidtil ikke har kunnet komme ud. Da Skibet uden egen Skyld er blevet lukket inde ved militære Forholdsregler, venter vi, at den russiske Regering vil erstatte os noget af vort Tab, og der er foretaget de fornødne Skridt i saa Henseende. Dette forklarer denne Baads ringe Overskud.

I Oktober blev vor Damper »Sara« paa Vej fra Sverige til England med en Ladning Props, ligesom en hel Del andre skandinaviske Propdamperne, bragt ind til Swinemünde af tyske Krigsskibe. Skønt Skibet havde alle de af Krigsassurance foreskrevne Certifikater, fastholdt Underpriseretten Beslaglæggelsen; men forhaabentlig vil Overpriseretten i Berlin træffe en anden Afgørelse. Damperen er krigs-assureret for noget over sin bogførte Værdi.

Samtidig hermed overtog vi paa Københavns Flydedok byggede e. 1900 Tons Damper »Thyra S.«, som har vist sig at være et i enhver Henseende godt, praktisk og økonomisk Skib.

Da det er nødvendigt at sørge for nyt Materiel til Støtte for de ældre Baade, har Bestyrelsen bestilt en ny Baad paa e. 1800—1900 Tons hos Frederiksstad Skibsværft til Levering i Begyndelsen af 1917.

Skibenes samlede indsejlede Overskud var med det fra 1913 overførte Beløb Kr. 44,331, ialt Kr. 389,097 Kr., hvoraf gaar Administration, Reuter, Kaplak, Tantiømer etc., Kr. 47,230. Det foreslaas at betale 12 pCt. Udbytte for 1914 med Kr. 132,000 og henlægge Kr. 200,000 til Reservefonden og at overføre Kr. 9,866 til neste Aar.

Dampskibsselskabet Vulcan

afholdt Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører H. Ebstrup.

Den korresponderende Reder, Kaptajn N. P. Nielsen, aflagde Beretning, hvoraf fremgik, at et Par af Skibene havde sejlet mindre heldigt, men at Aaret dog var jævnt godt. Saaframt Skibsfarten ikke helt standsedes i det kommende Aar, var der Grund til at vente et godt Aar.

Regnskabet, der aflagdes af Medlem af Bestyrelsen, Direktor Joachim Prah, udviser et Nettooverskud paa Kr. 76,543, hvoraf Aktionærerne faar Kr. 30,000 eller 6 pCt. af Aktiekapitalen, medens Kr. 45,000 henlægges til Reservefonden.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter der foretoges nogle Lovændringer, der bl. a. gaar ud paa, at Aktionærerne skal lade deres Aktier notere paa Navn 3 Maaneder for Generalforsamlingen for at have Stemmeret.

Da Generalforsamlingen ikke var beslutningsdygtig, vil Forslaget komme til Forhandling paa en ekstraordinær Generalforsamling.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Overretssagfører Zeuthen.

Paa en senere afholdt ekstraordinær Generalforsamling blev Ændringerne angaaende Notering af Aktierne paa Navn 3 Maaneder inden Generalforsamlingen for at have Stemmeret til samme vedtaget.

Dampskibsselskabet Mercur

afholdt Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører H. Ebstrup.

Rederen, Kaptajn N. P. Nielsen, aflagde Beretning og nævnte, at Aaret havde været ganske godt, og at det kommende Aar regnede til at blive i høj Grad tilfredsstillende, saaframt man undgik Standsning af Skibsfarten. Af Regnskabet fremgik, at Nettooverskudet laar været Kr. 117,901, hvoraf e. Kr. 83,000 henlægges, medens Aktionærerne faar Kr. 30,000 eller 6 pCt.

Efter at en Lovændring, der fordrer Aktierne tegnede paa Navn 3 Maaneder forud for Generalforsamlingen for at erhverve Stemmeret, var vedtaget, genvalgtes Overretssagfører Zeuthen til Medlem af Bestyrelsen.



Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.

Københavns 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. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmøstre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Tuborg Øl

og Tuborg Mineralvande
kan paa Grund af deres ypperlige
Kvalitet og store Holdbarhed særlig
anbefales til Skibsproviant.

Tuborgs Depot: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Kristiansund 27./3. — Amalienborg ank. Petrograd 28./11. — Brattingsborg ank. Aarhus 27./3. — Borglum ank. Aarhus 27./3. — Dansborg ank. New York 21./3. — Elsborg ank. Ardrossan 26./3. — Esrom ank. Malmö 25./3. — Flynderborg ank. København 29./3. — Guldborg ank. Aarhus 24./3. — Gurte afg. Newport News 16./3. — Hammershus pass. Newport News 23./3. — Harriidsborg ank. København 23./3. — Jelling ank. North Shields 27./3. — Jomsborg ank. København 29./3. — Jungsboved afg. New York 27./3. — Jægersborg pass. Skagen

25./3. — Kallundborg ank. Aalborg 27./3. — Kalø afg. Newcastle 27./3. — Klampenborg ank. Sunderland 20./3. — Kronborg afg. Kjøbenhavn 26./3. — Lejre pass. Newport News 24./3. — Næsborg ank. Methil 22./3. — Randelsborg afg. West Hartlepool 24./3. — Rosenborg pass. Dover 26./3. — Skanderborg ank. Seaham 19./3. — Skodsborg afg. Huelva 27./3. — Spigerborg ank. Ardrossan 26./3. — Stegelborg afg. Newcastle 24./3. — Stjerneborg afg. Kjøbenhavn 29./3. — Søborg afg. Kjøbenhavn 20./2. — Tøhørg ank. Funchal 20./3. — Taaruborg afg. Leith 27./3. — Ulfsborg pass. Skagen 29./3. — Uranienborg ank. Rufisque 19./3. — Ørkild pass. Gibraltar 23./3.

Vesterhavet. Nexos, Basse, afg. Ramsgate 28./3. til Esbjerg. — Polly, Møller-Hansen, afg. Reykjavik 28./3. til Liverpool. — Nordsoen, Nielsen, ank. Eskofjord 28./3. — Hebe, Brinch, ank. Newcastle 27./3. — Laura, Thøgersen, pass. Cape Wrath 27./3. for Kjøbenhavn. — Marie, Nielsen, afg. Stockholm 28./3. til Halmstad. — Karla, Winther, ank. Gravesend 26./3. — Inger, Skou, afg. Valencia 27./3. til Castellon. — Valborg, Jepsen, ank. Liverpool 27./3. — Nancy, Pedersen, afg. Esbjerg 28./3. til Hartlepool. — Ellen, Hansen, afg. Newcastle 27./3. til Barcelona. — Fylla, Thomsen, ank. Bristol 27./3. — Rigmor, Uldall, ank. Varberg 27./3. — Cito, Toft, pass. Dungeness 26./3. for Oporto. — Nora, Jensen, ank. Liverpool 25./3. — Nema, Madsen, afg. Esbjerg 25./3. til London. — Johanne, Mikkelsen, ank. Reykjavik 25./3. — Bertha, Bøgg, ank. Halmstad 26./3. — Thyra, Lund, ank. Liverpool 24./3. — Dagmar, Sørensen, ank. Nantes 22./3. — Gerda, Rasmussen, afg. Torrevieja 24./3. til Kristiania. — Olga, Christensen, ank. Thorshavn 24./3. — Bodil, Nandal, ank. Liverpool 22./3. — Ulla, Hansen, ank. Kjøbenhavn 22./3.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk afg. Lissabon 23./3. — Anna Mærsk ank. Lindholm 29./3. — Arnold Mærsk ank. Aarhus 28./3. — Chassie Mærsk afg. Kjøbenhavn 27./3. — Eleonora Mærsk ank. Aarhus 28./3. — Hulda Mærsk ank. Helsingør 2./3. — Johannes Mærsk ank. Hull 26./3. — Laura Mærsk ank. Göteborg 7./3. — Lexa Mærsk ank. Newcastle 26./3. — Peter Mærsk ank. Lissabon 26./3. — Sally Mærsk ank. Konstantinopel 29./9. — Silkeborg afg. Ardrossan 24./3.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. Kjøbenhavn 28./3. til Baltimore. — Gullfaxe, Petersen, ank. Aarhus 29./3. — Skinfaxe, Weichardt, afg. Kjøbenhavn 22./3. til Baltimore. — Rimfaxe, Petersen, afg. Bandholm 25./3. til Methil.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Tynen 23./3. — Martha, Christensen, ank. La Palice 18./3. — Elna, Rathje, afg. Glasgow 24./3. — Therese, Pedersen, afg. Tynen 20./3. — Harriet, Larsen, ank. Tynen 26./3. — Dagny, Therkildsen, ank. Castellon 29./3. — Simone, Olesen, afg. Oran 28./3. — Jeanne, Olsen, ank. Glasgow 23./3. — Vera, Riso, ank. Glasgow 23./3. — Daisy, Jørgensen, afg. Castellon 13./3. — Anine, Hjorth, afg. Hartlepool 22./3. — Betty, Leth, ank. Baltimore 29./3.

Brix Hansen & Co. John, Mathiesen, ank. Horsens 29./3. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Helsingør 30./3. — Nordpol, Nielsen, ank. Nykjøbing F. 27./3. — Fanny, Nielsen, afg. Las Palmas 18./3.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Freja afg. Immingham 25./3.

Orion. Sirius afg. Helsingør 26./3. til Baltimore. Orion ank. Baltimore 27./3.

Era. Emanuel, Svane, ank. Nantes 23./3. — Erindring, Nielsen, ank. Burntisland Red 24./3. — Enigheden, Jensen, ank. Leith's Red 24./3.

Sejlskibe.

Era. Husavik, Hansen, ank. Swansea 22./3. — Eliezer, Nielsen, ank. Swansea 22./3. — Gertrud, Christensen, ank. Leith 22./3. — Frem, Christoffersen, er afg. Dysart til Treguir. — Alberttha, Kromann, ank. Ayr 22./3. — Salus, Andersen, ank. Troon 22./3. — Dana, Friis, ank. Ronne 23./3. — Marie, Rauhauge, ank. Dysart 22./3. — Ellen, Nielsen, ank. Sillot 23./3. — A. H. Friis, ank. West Wemyss 22./3. — Inverurie, Friis, ank. Aalborg 23./3. — Tvoroyri ank. Ibiza 23./3. — Chr. H. Rasmussen, ank. Varborg 23./3. — Døbra, Rasmussen, ank. Göteborg 24./3. — Acacia, Jensen, ank. Hals 24./3. — Adjutor, Kock, ank. Hals 24./3. — Mars, Olsen, ank. Granton Harbour 24./3. — Adele, Weber, ank. Assens 25./3. — Atlantic, Rasmussen, ank. Granton 24./3. — Hermod, Petersen, afg. Frederikshald 25./3. til Cowes. — L. I. Bager, Hansen, ank. Landskrona 25./3. — Bølggen, Friis, afg. Kjøbenhavn 24./3. til Ronne. — Minde, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 24./3. til Klagshamn. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Granton 25./3. — Avance, Bager, ank. Warnemünde 25./3. — Hans, Hansen, ank. Odense 25./3. — Saga, Olsen, ank. Leith's Red 25./3. — Iris, Stegmann, ank. Leith 25./3. — Idun, Rasmussen, ank. Haarhølle 26./3. — Nanna, Østermann, er afg. Lübeck til Aalborg. — Astræa, Svane, ank. Fecamp 25./3. — Kristian, Fabricius, ank. Aalborg 26./3. — Rosenhjem, Rasmussen, er ank. Dysart. — Skandia, Fabricius, ank. Leith 25./3. — Amor, Hansen, er afg. Falkenberg til Ayr. — Argo, Hansen, ank. Bantry Ireland 25./3.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 31. Marts 1915. — Det ostasiatiske Kompagni. Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsetferretninger.



„Sana“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrol-
lerede Besætninger. Garanteret
ren og uden Tilsætning. Holdbar
i ubegrænset Tid.

Faae hos sam tlige Provianterings
handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/s
ODENSE.

Iver C. Weilbach & Co. Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027. Amaliegade 30. Øbro 125 n.

Kompasser
efter
Lord Kølvin's System
egget Fabrikat.

Spritkompasser
E. S. Ritohle & Sons
originale
samt af eget Fabrikat

Baadskompasser
(Sprit og tørre)
Kasse eller Hus med
Lampe.

Azimutinstrumenter
Pejletætter

Kikkertør
dobbelt og lange

Sextanter og Oclanter
med og uden
Kew Certificat

Reparationer
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.



Walkers
originale
Lodde- og
Loggeapparater
Fuldfarts
Loddemaskiner
Loddespil
Loddewire
(eukelt og dobbeltslaaet)

Barometre
Hydrometre
Cilnometre
Megaphoner
Parallellinealer
Passere
Forstørrelsesglas
Lanterner
med og uden Certificat
Morses Signallanterner
m. m.

Reparationer
udføres.

Forlang

overalt



Mejeriet
Pasteur
Odense,
Danmark

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

JULIUS OTT Ingenlør, Konsulent
i Skibsbygning

Hamburg 1, Ferdinandstrasse 29.

Køb og
Salg af **Neutrale Skibe**

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Orion“.

Imod Aflevering af Udbytte-Kupons for Aaret 1914
udbetales Udbytte for 1914 med 10 pCt. af Revisions-
banken i Kjøbenhavn.

Kjøbenhavn, den 27. Marts 1915.

P. B. V.
C. P. Jensen.

Skibs-

Provierteringshandlere.

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. 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 Ludeplads. 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 (Finlænd)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Seborg“

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler. Seborg & Bentln's ENF.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

RANDERS.

Telegr.-Adresse: „Broker“.

Statstelefon Nr. 9. 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.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Oscar Rolf,

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.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede Kødølger.

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.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at Statens 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.: Harkkretensen

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{2/3}

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 FAH. —
— Telefon 210. — Statstelefon 4. —

LANDMANDSBANKEN

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

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmægler og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

M. C. Madsen,

forh. Styrmand,

Ekviperingsforretning,

Nørrebro 89,

ODENSE.

CHRISTIAN THEIL

Mindegade 1, Aarhus,

anbefaler alle Sorter Skibs- bød af prima Kvalitet.

Bedste Brød. Største Rabat

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. O. S.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“

Telefon 7262.

Remington,

eneste Skrivemaskine med

Key Set Tabulator,

ny epokegørende Opfindelse.

L. Kristensen, 27, Vestergade.

Oliemalerier

af Damp- eller Sejlskibe, i kunstnerisk og korrekt Udførelse under Garanti af fuldstændig Lighed, ogsaa efter Fotografi- eller Prospektkort i hver Situation, som ønskes. Pris for Form. 76 × 54 cm uden Ramme 30 Kr. 60 × 90 ctm 40 Kr. Mange smukke Referencer. Betaling efter Overenskomst.

Jul. Gregersen, Marinemaler. Flensborg, Kongegade 17.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjorbecks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hampougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

ZOOLOG. HAVE

i København

køber gerne for den brugbare Dyr.



Forlang altid

Otto Mønsted's

OMA

Plante Margarine

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. 76 Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts-
kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Telf. 76
Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspill og
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“.

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.

AVERTISEMENTSPRIS.

Forste Side 1r. 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. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,
Telef.: 6817 Grønningen Nr. 1 — Kjøbenhavn. Ekspertinger
6818 i Frihavn.

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og
midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværks-
arbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved
Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSSEN,

Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

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 Mønnje

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.

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

Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. H. C. Ørstedvej 46, 1ste Sal
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nera 2333.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herrekvælpning.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

3. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeninger n

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse „Skibsfart“

TRYKT hos I. JØRGENSEN & Co. (IVAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

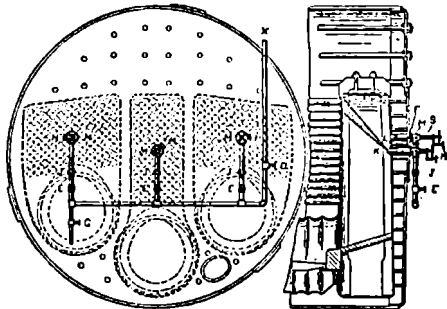
Nr. 14.

Kjøbenhavn, Torsdag den 8. April 1918.

22. 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 Røgnminerlukkene, hvorved undgaaes kolde Luftrømninger. 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.

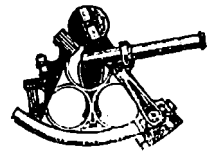
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER.
1403 — 1406
3053 — 3073

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
Petrograd. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



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



**65 Kr.
Preisler**
Kjøbmagergade 13.

Adr.:
Toldbod-
vej 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 • •

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 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 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“.

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.

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-Leverandör



St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

Telegramadresse

Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baaebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget hørende
Real og billig Betjening garanteres.

Maskinskrivning.

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

Telegram.

Till

Herr. Sjøkaptener, Direktører, Skeppsreddare.

Bortkasta ej Edra penningar onödigtvis, för att få Edra Fartyg lastade inkom Nederkalix distrikt. Ty under tecknad har öppnat en Stevedorefirma sommaren 1914 vid Löttholmen och skall utvidga den vid Karlsborg, Wäna fjärden Råholmen, Axelsvik Nyborg för lastning af alla sorters trävaror under garanti af ärligt bemötande och trettioårig praktik med förstklassiga Rekommendationer och högsta pris i belöningar. Önskar korrespondens

Telegramadress

G. Bäckström
Nederkalix

Postadress

Joh. Gust Bäckström
Nederkalix
Wassen.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn. Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.

Telefon 97.

Telegramadr.: „Neptun“.

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
Bunker-
depot.

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT

Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.

ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

Slagterforreningen
„JOMSBORG“
AARHUS, vis å vis Rullebroen.
Alt Kød og Delikatesser III
Skibsproviantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterfærre ved Havnen.

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlg. Adr.: Telefon: 3224.
Tonnage. Telefon: 3244.

Dampskibsfører.

En Dampskibsfører, helst ikke over 40 Aar, som har gode anbefalinger for Sejlads i større Skibe i transatlantisk Fart, kan faa Plads. Kapitalindskud ønskeligt. Billet nrk. 5401 med anbefalinger modtager **Guldberg-Agerlins Bureau**, Nørrevold 10, K.

Bjorch-Jensen & Co.

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

Skibsauktion.

Onsdag den 7. April Formiddag Kl. 11 bortsælges ved offentlig Auktion paa Vejle Havn Galeasen „Familien“ af Vejle, drægtig 19,50 Register tons brutto, og 46 Tons Dødvægt, med fuld Udrustning af Sejl og Tougværk. Anvises af Captajn P. Poulsen, Daugaard pr. Daugaard Station.

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.

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 477. Nattefon 427. — Post Box 14

Randers Rebslaaeri

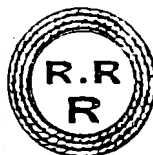
Hamp og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staalouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



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 K.

Telefon 6247. Telegr.-Adr.: KUGLELEJE.

Kjøbenhavn, den 8. April 1915.

Minimal løn m. m. for Styrmand i Sejlskibe hjemmehørende i Svendborg-Marstal Tolddistrikter. Paa et Møde i Kjøbenhavn den 23. f. M. af C. W. Clausen, Marstal, R. S. Hansen, Thura, og Minor Rasmussen, Svendborg, med Repræsentanter for Dansk Styrmandsforening vedtoges, efter hvad »Æro Avis« erfarer, følgende Betingelser angaaende Styrmandshyren:

1. Den maanedlige Gage fastsættes til 145 Kr.

2. Krigstillæg betales med 50 Kr. pr. Maaned saavel paa Nord- som Østersøen indenfor en Zone, der begrænses af 62° N. Br., 12° V. Lgd. og 47° N. Br.

Med Hensyn til den østlige Grænse maa Skibe med Ladninger til Danmark, Norge samt vest- og sydsvenske Havne indtil Ystad (inkl.) betale Krigstillæg for hele Rejsen, indtil Udlosning er endt, medens det for Rejser til østsvenske Havne ophører at dreje fra Linien Ystad—Stevens passeres sydgaaende, indtil samme Linie atter passeres for nordgaaende.

For Fart paa den finske Side af den botniske Bugt, den finske Bugt og russiske Havne betales Krigstillæg.

3. I Fart udenfor Krigszonen fastsættes den maanedlige Gage til 155 Kr.

4. Ulykkesforsikring fastsættes for Dod og Invaliditet til et Beløb af indtil 4.000 Kr. pr. Mand og kommer til Udbetaling ved Dod eller Invaliditet efter en ved Krigen forarsaget Ulykke — uanset i hvilket Farvand Ulykken indtræffer — i Overensstemmelse med de af Arbejderforsikringsraadet i Henhold til »Lov om Søfolks Ulykkesforsikring af 1. April 1905 truffede Afgørelser.

Ovenstaaende Betingelser træder straks i Kraft, og Betingelserne for Gager og Krigstillæg gælder fra Udmønstningen for de Styrmand, der er mønstret paa de Vilkår, som Dansk Styrmandsforening og Sejlskibsrederne bliver enige om.

Paaskønnet Skibsfører. Det franske Blad »Le Phare du Nord«, der udkommer i Dunkerque, skriver den 18. Marts d. A.: »Kaptajn Tannebek, som har reddet Besætningen fra den franske Damper »Auguste Conseil«, er kendt og højt agtet i vor Havn, som han har besejlet regelmæssig i adskillige Aar, først med Damperen »Pawel Andrejef« og senere med Damperen »Ekscellence Pleske«, som han nu fører, og med hvilken han har reddet nogle af vore Landsmænd, der var blevet et Offer for tyske Sørovere.

Det er ikke første Gang Kaptajn Tannebek har udført en saadan Daad, idet han for nogle Aar siden reddede Besætningen fra en belgisk Damper, som var kommet i Havsnød. Da dette skete under særdeles vanskelige Omstændigheder belønnede den belgiske Regering den modige Skibsfører med en Ordensdekoration.

Kaptajn Tannebek er højt skattet af sit Rederi, Det dansk-russiske Dampskibsselskab, og er en af dettes ældste Skibsførere.

Hjemsendelse af Søfolks Sparepenge. Fra 1. Januar til 31. December 1914 er der gratis hjemsendt for danske Sømænd gennem Konsulaterne og Udenrigsministeriet Kr. 83,373 i 430 Sendelser.

Fra 1. Januar til 31. December 1913 hjemsendtes ialt Kr. 104,205 i 565 Sendinger.

Nyt Dampskibsselskab. Et nyt Dampskibsktieselskab ved Navn Absalon er den 24. Marts blevet startet med Domicil her i Byen. Det ny Selskab har foreløbig købt Dampskibet »Normandiet« af Kjøbenhavn, for med samme at drive Fragtfart paa Nord- og Østersøen. Damperens fremtidige Navn vil blive »Alfa«, og den korresponderende Reder er Hr. Holger Rødgaard.

Isforholdene ved Sundsvall. Mæglerfirmaet Swedberg & Kronberg i Sundsvall skriver den 29. f. M. til os: Paa Grund af den i sidste Uge herskende Frost — fra 10 til 15 Grader C. — vil Sundsvall Havneomraade næppe være tilgængeligt førend mellem den 20. og 25. April og Lastepladserne i Distriktet i Begyndelsen af Maj. Isen er her meget stærk og der rapporteres Masser af Is til Søs. I 1913 aabnedes Skibsfarten den 9. April og 1914 den 23. April.

Rapporteret Skib. Føreren af S/S. »Ulfsborg« af Kjøbenhavn, Kaptajn Jan-Rasmussen, der lossere i Nykjøbing F., meddeler, at han den 25. Marts ved Færøerne har passeret en dansk Sejler med Registreringsbogstaverne N. P. G. R. (»Activ« af Marstal), der styrede Øst-efter og ønskedes rapporteret med »Alt vel om Bord«.

Havneafgifterne i Rotterdam er fra d. 28. f. M. midlertidig forhojet med 20 pCt.

Det østasiatiske Kompagni.

Aarsberetning for 1914.

18de Driftsaar.

(Fortsat.)

Siam Linien har saavel med Henblik paa Udvikling af Handelen paa Siam som ogsaa i økonomisk Henseende arbejdet særdeles tilfredsstillende og har været saa godt som uberørt af den for omtalte Depression i Omsætningen. Følgerne af de Forhold, der skyldes Krigen, er bleven udlignet ved højere Fragtpriser i Aarets sidste Del.

Kina og Japan Linien har ogsaa arbejdet tilfredsstillende. De hjemgaaende Ladninger har for en stor Del bestaaet af Soyabønner fra Vladivostok og Nikolaevsk til Dansk Soyakagefabrik.

Den vestindiske Linie har i den sidste Halvdel af Aaret været uregelmæssig som Folge af Krigen, men Anløbningerne af St. Thomas er ikke desto mindre blevet talrigere, da de af Kompagniets Skibe, der ud og hjem passerer gennem Panamakanalen, alle anløber St. Thomas for at afgive Transilladninger til Antillerne.

Sydafrika Linien har i Samarbejde med de to ovennævnte skandinaviske Linier virket under gode Vilkår. De tre ny for denne Rute bestemte Skibe: »Transvaal«, »Rhodesia« og »Natal« blev i Aarets Løb sat i Fart og har vist sig formaalstjenlige for Ruten.

Pacifik Linien. I den første Halvdel af Aaret sendtes Skibene Syd om Amerikas Fastland, men efter Panamakanalens Aabning deltes Linien som foran anført i en nordgaaende og en sydgaaende Rute. Medens den sydlige Rutes Skibe for udgaaende dirigeredes gennem Magellan Strædet for at opfylde tidligere indgaaede Forpligtelser, men for hjemgaaende sejlede gennem Panamakanalen, dirigeredes den nordgaaende Rutes Skibe baade ud og hjem gennem Panamakanalen.

Det første Skib Kompagniet — den 30. August — sendte gennem Panamakanalen var Dampskibet »Transvaal« under Vejs fra St. Francisko til Evropa. Siden da har fire af dets Skibe passeret gennem Kanalen for ud eller hjemgaaende.

Skibene paa den sydlige Rute, som anløber de betydeligste Havnestæder Nord og Syd for Valparaiso paa Kysterne af Chile, Peru, Ecuador og Columbia saavel for at afgive udgaaende Ladning som for at indtage Ladning til Evropa, har haft fulde Ladninger bandede ud og hjem til lønnende Rater.

Den nordlige Rutes Skibe anløber de vigtigste Havne

Syd og Nord for St. Francisco paa Kysterne af Centralamerika, Kalifornien og Britisk Columbia. Ogsaa paa denne Rute har Helhedsresultaterne af Rundrejserne været tilfredsstillende og lover godt for Fremtiden.

Linien paa Avstralien. Det er Hensigten, i Samsejling med de svenske og norske Linier paa Sydafrika og Avstralien, at betjene Ruten med et Skib maanedlig, og Begyndelsen med de først udsendte Skibe har svaret til Forventningerne. Kompagniets Formaal med denne Rute er navnlig at bringe Danmark i direkte Forbindelse med Avstralien paa lignende Maade, som dette er sket med de øvrige Verdensdele.

Paa de forskellige Ruter har Kompagniet benyttet 24 lejede Dampskibe med en samlet Lastevne paa c. 170,000 Tons.

Udover den allerede nævnte og antydede Indvirkning paa Rutearten har Krigen foraarsaget betydeligt større Arbejde end under almindelige Forhold, og det har ofte været nødvendigt at skifte med Skibene fra den ene Rute til den anden.

Handelsafdelingerne. Kompagniets Handelsvirksomheder har ogsaa lidt de Forskydninger, som har været en Folge af Krigen, og paa flere af de indarbejdede Omraader har ny Fremgangsmaader maattet indføres, hvilket har medført betydeligt mere Arbejde og krævet nyt Initiativ. Resultaterne har paa de forskellige Omraader været tilfredsstillende, og særlig har de ny indvundne Virkefelter, som Panamakanalens Aabning har gjort bedre tilgængelige, forøget Omsætningen.

Import. Den største Del af Importen er ogsaa i det forløbne Aar paa Grund af Londons Betydning for Verdensomsætningen gaaet gennem London Kontoret, og sammenlignet med det foregaaende Aar har der fundet en betydelig Stigning Sted. Alligevel er Rembourskontoen omtrent som i 1913. Op- og Nedgang i denne Konto, der, som tidligere oplyst, hovedsagelig repræsenterer svømmende Ladninger, foregaar i Forhold til den til enhver Tid stedfindende Omsætning, og Udligningen i dette Kredsløb sker, hver Gang en Ladning eller Varepost er naaet frem til Bestemmelsesstedet.

Eksport. I den første Halvdel af Aaret var Eksporten tiltagende, men siden Krigens Udbrud har der paa de fleste Omraader været Nedgang. Ikke desto mindre har Kompagniet fra Fabriken i Nørresundby afskibet c. 350,000 Tdr. Cement, som er spredt over alle Verdensdele.

Træafdelingen. Tilgangen af Teakstammer fra Skovkoncessionerne i Siam har atter i 1914 været sparsom paa Grund af Vandmangel i Bifloderne, og Afsætningsmulighederne er ved Forholdenes Magt bleven forrykket. Alligevel er denne Afdelings Driftsresultater bedre end tidligere, hvilket skyldes udvidet Handel med oversøiske Træsarter andre end Teak.

Filialer og Agenturer. Bangkok Filialen. Til Trods for, at der atter ved Regnmangel og ved Krigen er foraarsaget Afbræk for Virksomhederne i Siam, har Helhedsresultatet været overordentlig godt. Dertil er der oppe i Landet ophobet store Mængder af det Træ, som ikke kunde komme ned til Bangkok paa Grund af den nævnte Vandmangel, og dette Forhold vil komme Fremtiden til gode.

Singapore Filialen. Omsætningen, særlig Eksporten til Evropa, er i Sammenligning med 1913 steget med over 50 pCt. De under Filialen sorterende Kokus- og Gummiantager er i god Udvikling. En af en særlig Inspektion affattet Beretning giver gode Udsigter for Fremtiden og udtaler sig anerkendende om Administrations- og hygiejniske Forhold.

Det i Aarsberetningen for 1913 omtalte Kursus for unge Mennesker, der søger Ansættelse ved Skov- og Plantagevirksomhederne, har afholdt sin første Eksamen. Alle 8 Elever bestod Prøven med gode Gennemsnitskarakterer, og de er nu ansat ved Kompagniets Skove eller Plantager.

Shanghai Agenturet med det derunder hø-

rende Underagentur i Hankov har ogsaa i det forløbne Aar forøget sin Eksport af Produkter til Evropa, hvortil de i forrige Beretning omtalte Anlæg har bidraget.

Vladivostok Agenturet og de det underliggende Agenturer, som særlig beskæftiger sig med Opkøb af Soyabønner og forskellige Frøsorter, har haft en tiltagende Eksport. Af Soyabønner alene har Kompagniet eksporteret over 170,000 Tons fra Nikolajevsk og Vladivostok.

St. Thomas Filialen virker stadig i det i forrige Beretning angivne Spor. Krigsforholdene har dog ogsaa her øvet deres Indflydelse og navnlig er Antallet af Skibe, som anløber for at forsynes med Kul og Vand, gaaet betydeligt ned i Krigsmaanederne.

St. Francisco Agenturet, der aabnedes først paa Aaret, har haft en særdeles god Begyndelse, og navnlig har det siden Krigens Udbrud afskibet betydelige Vare-mængder til Danmark.

Valparaiso Agenturet oprettedes i Aarets Midte. Straks derefter begyndte det med Afskibning af Varer, særlig til Danmark.

(Fortsættes.)

Søforhør.

I Sø- og Handelsretten afsluttedes den 29. Marts Søforhør afholdt i Løbet af Februar og Marts i Anledning af, at Damperen »Chr. Christensen« er forlist efter en Grundstødning ved Longstone den 16. Februar 1915.

Der oplystes under Søforhøret følgende:

Rederen er Firmaet *Svensen & Christensen*. Skibet var 1.460 Tons Brutto og 911 Tons Netto. Det fortes af Skibsfører I. C. og var paa Rejse fra Aarhus til Tynen for Bunkers, hvorefter det skulde gaa til New York og der indtage en Ladning Korn til dansk Havn. Man var gaaet fra Aarhus den 13. Februar Kl. 4 Em. og passerede Ska-gens Fyrskib den 14. Kl. c. 6 Fm. Herfra saltes Kursen efter Longstone Fyrtaarn misvisende V. $\frac{1}{2}$ S. Vinden var NØ, let Kuling, diset Luft. Om Mandagen skulde man være c. 153 Sømil fra Longstone og Kursen holdtes derfor uforandret videre, idet Kaptajnen og Maskinmesteren i Forening dog hævder, at der af Kaptajnen blev givet Ordre til at »tage lidt fra Maskinen«, for at man kunde faa Landkending ved Dag. Det oplystes under de senere Forhør, at Maskintelegraferen dog stod paa fuld Kraft og 2den Styrmand, der havde Vagt kørt før man grundstødte — som nedenfor nævnt — har hævdet, at der ikke før umiddelbart før Grundstødningen var givet nogen Besked om denne Mindsken Fart. (1ste Styrmand, som han afløste, paastaar at have sagt det til ham.)

Den 16. Februar Kl. c. 4¹⁵ Fm. opdagede 2den Styrmand forude om Styrbord Brænding, Maskinen stoppedes, Roret lagdes haardt Styrbord og umiddelbart derpaa sloges fuld Kraft Bak. Kaptajnen kom straks paa Broen. Skibet tog derpaa Grunden haardt og stod fast. Det viste sig, at Skibet stod paa Longstone (Fyret var jo paa Grund af Krigen slukket). Der kom Redningsbaad fra Land. To Slæbere søgte at slæbe Skibet fri, men uden Resultat. Besætningen forlod derpaa Skibet. Næste Dag, gik Officererne om Bord, der slæbtes paany, men uden Resultat. Da det senere blæste op maatte Slæbningsforsøgene opgives, og Skibet er senere totalt forlist.

I Newcastle blev der afgivet Søforklaring. Det oplystes imidlertid her i Sø- og Handelsretten, at Maskinmesteren havde skrevet i Maskinjournalen for Mandag den 15. Februar, at Omdrejningerne pr. Minut var 63, hvilket svarer til fuld Kraft. Han har hertil i Retten forklaret, at det er en Fejltagelse, at han har skrevet dette Tal. Han paastaar, at Maskinens Omdrejninger var sat ned, men han har maattet erkende, at en Bemærkning i Maskindagbogen om, at »Omdrejningerne er sat ned efter Aftale med Kaptajnen«, er gjort den 1. Marts, efter at Kap-

(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 Hensigt til Forskiftene for de under Dampskibsreguleringen 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 *italienske* 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 bagfetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.**

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Maanedts-Udgaven af „Efterretninger for Søfarende“ for Marts 1915. Abonnementspris 2 Kr. aarlig foruden Portogifter. Enkelte Maanedtsnumre faaes for 25 Øre paa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

394. **Sverrig. Kalmarsund. Fyrskib og Lystønder udlagt.**

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 13. Stockholm 1915.)

1. *Utgrunden* Fyrskib er atter udlagt 56° 20' 54" N. 16° 14' 57" E.

2. *Prästör S.*-lige og N.-lige Lystønde er atter udlagte. c. 56° 39' 1/4" N. 16° 22' 3/4" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/132 og 11/298. København 1915.)

395. **Sverrig. Stockholm Skærgaard. Alm grundet. Fyrskib atter udlagt.**

Ifølge Telegram fra Lødskaaptajnen i *Stockholm* er *Almagrundet* Fyrskib atter udlagt. 59° 09' 05" N. 19° 08' 06" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/323. København 1915.)

396. **Sverrig. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.**

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 13. Stockholm 1915.)

Følgende Fyr er atter tændte: 1) *Långö*. 62° 38' 35" N. 18° 05' 05" E.

2) *Högbonden*. 62° 51' 54" N. 18° 28' 37" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/298. København 1915.)

397. **Tyskland. Dammsch. Mönchwerder. Uddybning. Afmærkning.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/522. Berlin 1915.)

Den lille (1) *Köp/büttenwerder* ved N.-Spidsen af *Mönchwerder* er gravet bort. Miltgrundsbaaken, som stod paa Øen, er flyttet til N.-Enden af *Mönchwerder* og staaer paa den Pynt, som er overflydt med høj Vandstand. Baaken er rød og sort strøbet med et rødt Kors paa Toppen. 53° 32' 42" N. 14° 37' 20" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“, Nr. 37/1331. København 1914.)

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

398. Danmark. Sundet. Kjøge-Bugt. Nat-Skydning. Farvandet midlertidig spærret.

Indtil Udgangen af April 1915 vil der efter Mørkets Frembrud blive afholdt Skydeøvelser i *Kjøge-Bugt*.

Nær Skydningen finder Sted, er de skydende Skibes elektriske Lyskastere i Virksomhed, og andre Skibe advares imod at kommen ind i nævnte Farvand.

Kjøge-Bugt: c. 55° 27' N. 12° 30' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/218. København 1915.)

399. Sverrig. Sundet. Vinterønden. Oskarsgrundet Fyrskib. Signaler for Strøm.

(„Underrøtninger for søfarende“ Nr. 12/168. Stockholm 1915.)

Fra og med den 1ste Maj 1915 vil der fra *Oskarsgrundet Fyrskib* — naar Fyrskibet er paa Station — blive givet følgende Signaler for Strømmen i *Flinterønden*, for at forhindre de hyppige Paasejlinger af Fyrskibet:

1. En sort Ballon, vist fra Ankerdæviden, eller en rød Lanterne vist over den hvide Ankerlanterne, betyder N.-lig Strøm (Strømmen sætter S. i) med over 2 Sm's Fart.
2. En sort Dobbeltkegle, vist fra Ankerdæviden, eller en grøn Lanterne, vist under den hvide Ankerlanterne, betyder S.-lig Strøm (Strømmen sætter N. i) med over 2 Sm's Fart.

55° 35' 32" N. 12° 50' 45" E.

(Kort Nr. 210 og 249. Danske Lods Side 314.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

400. Norge. Skagerrak. Kristianiafjord. Vassø. Grund.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/70. Kristiania 1915.)

E. for Vassø er fundet en 7,5 m Grund i Mærkerne: „Orndæl Baake overet med Vassø NE.-Punt“ og „S.-Pvnten af det E.-ligste *Malkølskjær* overet med *Malkølløkken S.-Punt*“. c. 59° 05' 30" N. 10° 27' 54" E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

401. Norge. Helgeland. Sørvær. Kinnarøtaren. Søværke anbragt.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/69. Kristiania 1915.)

Paa *Kinnarøtaren* i Farvandet mellem *Sørvær* og *Laanan* er anbragt en *Stage* paa 1 m Baalen 350 m 56" (misv. ENE.) fra *Kinnarø*. c. 65° 52' 24" N. 11° 57' 25" E.

402. Norge. Børgen. Raddøfjorden. Tyveholmen N. Grund rapporteret.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/71. Kristiania 1915.)

En Baase med lægt Vand er rapporteret c. 80 m NW. for *Tyveholmen N.-Punt*. Grundgen vil blive nærmere undersøgt. *Tyveholmen* Baake: 60° 33' 30" N. 5° 19' 50" E.

403. Holland. Zuiderzee. Harlingen. Fyr forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/327. Berlin 1915.)

Forfyret, c. 30 m indenfor S.-Demningens Hoved, ved *Harlingen* er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formrøkelser hver 6 s. Lys 4 s. Mørke 2 s. Synsvide: 2½ à 8 Sm og i Pejlinger fra 108° til 114°. 4 à 12 Sm. c. 53° 10½' N. 5° 24½' E.

404. Holland. Zuiderzee. Hoorn. Tagesignal forandret.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 50/173. s-Gravenhage 1915.)

Tagesignalet fra det W.-lige Havnehoved ved *Hoorn* er forandret til Et-Stud hver 3 min. c. 52° 38' N. 5° 04' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 47/2246. København 1913.)

3. *Point Figuera* Spidstønde 4 i 13 m Vand, 338 1/2° (misv. N. t. W. 3/4 W.) fra *Cabeza de Perro* venstre Kant og 284 1/2° (misv. W. t. N. 1/2 N.) fra *Inner Piraguas Rock*.
 4. *Lavandera Shoal* Spidstønde 3 i 7,3 m Vand henholdsvis 191 1/2° (misv. NNE.) og 273° (misv. W. 1/2 N.) fra samme Punkter.
 Kap *San Juan* Fyr: 18° 23' 01" N. 65° 37' 07" W.

422. **Rio de la Plata. Recalada Fyrskib N. Hindring. Lodsskib flyttet.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 201 og 202. London 1915.)

1. Damperen *Homeood* har med et Dybgående af 5 1/2 m stødt mod en Under-vandshindring c. 7 Sm N. for *Recalada* Fyrskib. 35° 03 3/4' S. 56° 15 3/4' W.
 2. Lodsskibet *Almarante Barraza* er flyttet; det ligger nu paa c. 35° 10' 30" S. 56° 19' 02" W. (eng. Kort Nr. 1749).

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 32/2502 og Nr. 69/2500. København 1913 og 1914.)

423. **Rio de la Plata. Punta Indio Farvand. Oplysning om Lystønder.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 200. London 1915.)

1. Den sorte Lystønde V 17 viser hvidt Lys med Formørkelser og ligger paa S.-Siden af Løbet paa 35° 03' 15" S. 57° 09' 24" W.

2. Den røde Lystønde V 18 viser rødt Lys med Formørkelser; den ligger paa N.-Siden af Løbet lige over for V 17. 35° 03' 00" S. 57° 09' 05" W.

3. En sort Lystønde V 19, der viser hvidt, fast Lys, er udlagt paa S.-Siden af Løbet paa 35° 01' 26" S. 57° 11' 20" W.

4. En rød Lystønde V 20, der viser rødt, fast Lys, er udlagt paa N.-Siden af Løbet paa 35° 00' 55" S. 57° 10' 27" W.; lige over for V 19.

Positionerne svarer til eng. Kort Nr. 1749.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 73/2500. København 1914.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

424. **Grækenland. Saloniki Bugt. Vrags Belligenhed.**

(„Bericht am Zeevarenden“ Nr. 51/485. 's-Gravenhage 1915.)

Vraget i Bugten ligger c. 800 m 245° (misv. W. t. S. 3/4 S.) fra Fyret paa SE-Enden af Bølgebryderen. En Mastestump og noget af Vraget er over Vandet. c. 40° 38' N. 22° 57' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/650. København 1913.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

Advarsel til Fiskerskibe.

Fiskerskibe advares imod at komme *engelske* Krigsskibe nærmere end 6 Sm.

405. **England. Galloper Banke NW. Vrag findes ikke.**

(„Bericht am Zeevarenden“ Nr. 49/467. 's-Gravenhage 1915.)

Paa *Stedet*, hvor Damperen *Agamenon* stødte, c. 7 Sm 328° (misv. N. t. W. 1/2 W.) fra *Galloper* Fyrskib, er der intet Vrag fundet. Det er formentlig et drivende Vrag, Damperen er stødt imod. 51° 49' 5 N. 1° 51' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/108. København 1915.)

406. **England. Sheringham Shoal N. Hindring eksisterer ikke.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 231. London 1915.)

Hindringen, som var rapporteret c. 3 Sm N. for *East Sheringham* Tønde, eksisterer ikke. 53° 04 1/4' N. 1° 12 1/4' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/317. København 1915.)

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

407. **Frankrig. Dieppe. Belysning forandret.**

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 62/303. Paris 1915.)

Fyret med Formørkelser paa W.-Molen skal flyttes til Yderenden af Molens Forløngelse. Fyret er slukket og Molehovedet er kun belyst af de 4 hvide, midlertidige Fyr. Arbejdet vil sandsynligvis være fuldført i Slutningen af Maj 1915.

Den røde Lysvinkel, som lyste over *Ailly* Skærene er nedlagt, og man bør derfor passere mindst 3 Sm N. om Skærene.

Nærmere Oplysninger angaaende det flyttede Fyr vil følge; den røde Lysvinkel vil blive ombyttet med en grøn Lysvinkel, der faar de samme Grænser. Det ny Fyr: 50° 01' 18" N. 1° 04' 58" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 33/1691 og 32/1608. København 1911 og 1912.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

408. **Island SW.-Pynt. Røjkjanes Fyr. Rettelse til 2, E. f. S.“ Nr. 17, 380.**

I *Røjkjanes* Hovedfyr vil der blive indsat en rød Lysvinkel, som er synlig N. for Pejling 158°. I øvrigt bliver Fyret uforandret. Forandringen vil antagelig være udført den 1ste August 1915. 63° 48' 55" N. 22° 42' 30" W.

(Kort Nr. 147. 226. 239 og 260. Islandske Lods Side 45. Fyr-Port. Nr. 613.)

409. **Island N.-Kyst. Hunafloi. Støingrimsfjördr. Fyr tændes.**

I *Støingrimsfjördr* vil der antagelig den 1ste August 1915 blive tændt følgende Fyr:

I. *Grimsey* Fyr, tæt S. for den N.-lige Baake paa Øen *Grimsey* i Mundingen af *Støingrimsfjördr*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 10 s., Blink c. 1 s., Mørke c. 9 s. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra c. 192° til c. 235°;
2. hvidt i — — — — — c. 235° — c. 242°;
3. grønt i — — — — — c. 242° — c. 298°;
4. hvidt i — — — — — c. 298° — c. 310°;
5. rødt i — — — — — c. 310° — c. 63°;
6. hvidt i — — — — — c. 63° — c. 73°;
7. grønt i — — — — — c. 73° — c. 192°.

Flammens Højde: 74 m. Synsvidde og Lysevne: Hvidt Lys, 17,5 Sm i Lysvinklerne Nr. 2 og 4, 13,5 Sm i Lysvinkel Nr. 6. Rødt Lys, 14,5 Sm i Lysvinkel Nr. 1, 10,5 Sm i Lysvinkel Nr. 5. Grønt Lys, 13,5 Sm i Lysvinkel Nr. 3, 9,5 Sm i Lysvinkel Nr. 7. Linseapparat af 3de og 6te Orden. 10 m højt Fyrstativ. Brændetid: 1ste August —15de Maj. Fyret er ubevogtet. c. 65° 41' (03") N. 21° 23' (40") W.

II. *Malerhorn* Fyrt, N-Siden af Mundingen af *Stejnprinsfjord*, c. 500 m 78° (misv. E. t. S. 7/8 S.) fra Gaarden *Drammens* (*Draumens*). Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med c. 20 Fornøikelser hvert Minut. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra c. 218° til c. 242°;
2. hvidt i " " c. 242° - c. 258°;
3. grønt i " " c. 258° - c. 336°;
4. hvidt i " " c. 336° - c. 15°;
5. rødt i " " c. 15° - c. 82°.

Flammens Højde: 22 m. Synsvide og Lysevne: 6 Sm for hvidt Lys, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Linseapparat af 6te Orden. 4 m høj, rødt Fyrhus med hvidt Bælte. Brændetid: 1ste August—15de Maj. Fyret er ubevogtet. c. 65° 41' (17") N. 21° 26' (20") W.

III. *Höbnerik* Fyr paa en Fjeldknold c. 100 m S. for den N. ligste (bigeste) Indsejlingsvade i *Höbnerik*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med c. 20 To-Fornøikelser hvert Minut. Lyset er:

1. rødt N. for Pejling c. 299°;
2. hvidt i Pejlinger fra c. 299° til c. 308°;
3. grønt S. for Pejling c. 308°.

Flammens Højde: c. 17 m. Synsvide og Lysevne: 6 Sm for hvidt Lys, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Linseapparat af 6te Orden. 4 m høj, rødt Fyrhus med 2 hvide Bælter. Brændetid: 1ste August—15de Maj. Fyret er ubevogtet. c. 65° 42' (12") N. 21° 40' (30") W.
(Kort Nr. 147, 217, 230 og 254. Islandste Lods Side 108 og 111. Fyr-Fort. Nr. 636 A, B og C.)

410. Frankrig. *Concarneau Bugt. La Basse des Soldats. Sommærke opføres.*

(⁶AVIS aux Navigateurs" Nr. 62/304. Paris 1915.)
Paa det SW-lige Skær af *La Basse des Soldats* opføres et Sommærke. 47° 47' 53" N. 3° 53' 28" W.

411. Afrika. *Damaraland. Palgrave Pynt NW. Skær.*

(⁶Notice to Mariners" Nr. 217. London 1915.)
Et Skær med ukendt Dybde ligger c. 5 Sm N. for *Palgrave Pynt* og c. 2 1/2 Sm fra Land. 20° 27 1/4' S. 13° 16 1/4' E.

412. Forenede Stater i Nord-Amerika. *New York Bugt. Scotland Fyrskib midlertidig ombyttet.*

(⁶Notice to Mariners" Nr. 11/650. Washington 1915.)
Scotland Fyrskib er midlertidig ombyttet med et *Roservefyrskib*, der viser samme Fyr og Taagesignaler med Undtagelse af, at Fyret paa *Portoppen* viser hvidt, fast Lys. 40° 26' 39" N. 73° 55' 10" W.

413. Forenede Stater i Nord-Amerika. *Chesapeake Bugt. Cape Henry. Oplysning om Lys- og Fløjtetønde.*

(⁶Notice to Mariners" Nr. 10/579. Washington 1915.)
Lys- og Fløjtetønden, som er udlagt i Indløbet til Bugten, kaldes *Cape Henry Lys-* og Fløjtetønde 2. 36° 56' 42" N. 75° 54' 18" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 9/204. København 1915.)

414. Forenede Stater i Nord-Amerika. *North Carolina. Pamlico Sund. Nouse Ploden. Piney Point Shoal. Afmærkning.*

(⁶Notice to Mariners" Nr. 10/584. Washington 1915.)
Piney Point Shoal Spidstønde 2 er udlagt i 5 1/2 m Vand 258° (misv. W. 3/4 S.) fra *Point of March Fyr* og 137° (misv. SE. 1/2 S.) fra *Nouse River Fyr*.
(⁶Gun Thicket Shoal Tønde 2 har nu Nr. 2 A.
Point of March Fyr: 35° 05' 46" N. 76° 29' 07" W.

415. Forenede Stater i Nord-Amerika. *North Carolina. Bogue Sund. Fyr tændt. Tønder inddraget.*

- (⁶Notice to Mariners" Nr. 10/555. Washington 1915.)
1. *Moorehead City* røde, faste Fyr er tændt. *Channel* Spidstønde 8 er inddraget. 34° 42' 45" N. 76° 43' 00" W.
 2. *Carolina City* hvide, faste Fyr er tændt. *Channel* Stumpstønde 7 er inddraget. 34° 43' 08" N. 76° 44' 52" W.
 3. *Pelkiers Creek* hvide, faste Fyr er tændt. *Sally Bell Shoal* sorte Skage er inddraget. 34° 43' 15" N. 76° 47' 15" W.
 4. *Spooners Creek* røde, faste Fyr er tændt. 34° 43' 17" N. 76° 48' 23" W.

416. Forenede Stater i Nord-Amerika. *South Carolina. Charleston. Cooper Ploden. Town Creek. Tønde inddraget.*

(⁶Notice to Mariners" Nr. 10/586. Washington 1915.)
Shipyard Creek Tønde 25 er inddraget. 32° 49' 05" N. 79° 55' 42" W.

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

417. Forenede Stater i Nord-Amerika. *Florida E.-Kyst. Jupiter Inlet. Hindring rapporteret.*

(⁶Notice to Mariners" Nr. 236. London 1915.)
Damperen *Auchenblae* har med et Dybgæende af 6,7 m taget Grunden paa c. 26° 52' N. 80° 01' W.

418. Forenede Stater i Nord-Amerika. *Florida. Florida Keys. Moser Channel. Baaker opført.*

(⁶Notice to Mariners" Nr. 10/589. Washington 1915.)
Følgende Due d'Albe-Baaker er opført i c. 1 1/2 m Vand:
a) *Moser Channel* Baake 2. 24° 45' 15" N. 81° 10' 28" W.
b) *Moser Channel* Baake 1. 24° 48' 53" N. 81° 09' 15" W.

419. Forenede Stater i Nord-Amerika. *Florida. Key West. West Channel. Koralev.*

(⁶Notice to Mariners" Nr. 10/590. Washington 1915.)
I *West Channel* er fundet smaa Koralev paa følgende Steder: 1) 6,7 m Vand 4,88 Sm 307° (misv. NW. 7/8 W.) fra *Sand Key Fyr*. 24° 30' 04" N. 81° 56' 51" W.
2) 7,9 m Vand 5 1/2 Sm 294 3/4° (misv. WNW.) fra samme Fyr. 24° 29' 30" N. 81° 58' 08" W.
3) 7,9 m Vand 9,68 Sm 285 1/2° (misv. W. t. N. 1/8 N.) fra samme Fyr. 24° 29' 48" N. 82° 02' 45" W.

420. Forenede Stater i Nord-Amerika. *Florida. Cedar Keys. Belysning for- andret.*

(⁶Notice to Mariners" Nr. 10/592. Washington 1915.)
Følgende Forandringer er foretaget ved Belysningen:
1. *Cedar Keys Fyr* er permanent nedlagt, men Fyrtårnet bliver staaende. 29° 05' 49" N. 83° 03' 58" W.
2. *North Bank* hvide Blinkfyr, der viser To-Blink hver 10s, er tændt. 29° 08' 32" N. 83° 06' 25" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 08/2298. København 1914.)

421. *Porto Rico E.-Kyst. Tajardo. Afmærkning.*

(Aachrichton für Seefahrer" Nr. 19/547. Berlin 1915.)
Paa Reden er udlagt følgende Tønder:
1. *Ramos Cay* Spidstønde 2 i 7,9 m Vand 95 1/2° (misv. E. 3/4 S.) fra *Ramos Cay* venstre Kant og 165° (misv. S. t. E. 1/8 E.) fra *Kap San Juan Fyr*.
2. *Largo Shoal* Stumpstønde 1 i 8,2 m Vand henholdsvis 125° (misv. SE. 5/8 E.) og 157 1/2° (misv. S. t. E. 3/4 E.) fra samme Punkter.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øe.

No. 188. Japan—Shimonoski Strait. Moji su—Wreck-marking Light-buoys established. Position. (a) At a distance of 6¹/₁₀ cables, 193° (S. 18° W. Mag.), from Nagamura low leading light situated on Maruyama beach. Nagamura low leading light, lat. 38° 57³/₄' N., long. 130° 57' E. (b) At a distance of one cable, 223° (S. 48° W. Mag.), from Light-buoy (a). Description. Each a green conical Light-buoy exhibiting an occulting green light every eight seconds, thus:

Light.	eclipse.
4 secs.	4 secs.

Remarks. These Light-buoys mark the bow and stern of the sunken wreck of S.S. Kiska Maru. Note. The year date »(1914)« is to be placed against this wreck on the charts. Variation. 5° W. (Notice No. 188 of 1915, dated 15th N. March.)

Charts affected. No. 3114, Moji and Shimonoski ko. No. 1578, Shimonoski kaikyo. No. 582. Approaches to Shimonoski kaikyo. Publication. Japan Pilot, 1914, page 562.

No. 189. Gulf of Aden—Gulf of Tadjura. Ras al Bir—Light re-exhibited. Former Notice. No. 1319 of 1914; hereby cancelled. Position. Lat. 1° 58' N., long. 43° 22¹/₂' E. Character. A fixed white light, as described in the List of Lights. Note. The note »Destroyed (1914)« shown against this light on the charts, is to be expunged. (Notice No. 189 of 1915, dated 15th March.)

Charts affected. No. 253, Jebel Jan to Shah Kulaugarit. No. 80, Red sea, sheet V. No. 6h, Gulf of Aden, western portion. No. 1012, Arabian sea. No. 748b, Indian ocean, northern northern. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 266. Red Sea and Gulf of Aden Pilot, 1909, page 415.

No. 190. China Sea. Singapore—Alteration in limits of Examination anchorages. Details. The limits of the Examination anchorages are now defined as follows: 1. Eastern anchorage. Position. White ball beacon on the north-eastern end of Baran Durat, lat. 1° 15' N., long. 103° 51' E. (a) On the North-East. By a line drawn from a position situated 5⁷/₁₀ cables, 115° (S. 66° E. Mag.), from the above-mentioned beacon, in a 115° (S. 66° E. Mag.) direction for a distance of 17¹/₂ cables. Note. On this limit, the above-mentioned beacon and 157-foot summit on Pulo Brani are in transit. (b) On the South-East. By a line joining the eastern extremity of limit (a) with the summit of Peak island. (c) On the West. By a line joining the western limit of limit (a) with the summit of Peak island. Note. This limit coincides with the western limit of the red sector of Fort Canning light. Remarks. The former western limit of this Examination anchorage is to be expunged from chart No. 2023. 2. Western anchorage. Position. North-west point of Freshwater island, lat. 1° 14¹/₂' N., long. 103° 45³/₄' E. (a) On the North. By a line drawn from a position situated 12 cables, 66° (N. 65° E. Mag.), from the above-mentioned point, in a 66° (N. 65° E. Mag.) direction for a distance of 10 cables. (b) On the East. By a line drawn in a 156° (S. 25° E. Mag.) direction for a distance of 8 cables from the eastern extremity of limit (a). (c) On the West. By a line drawn in a 156° (S. 25° E. Mag.) direction for a distance of 8 cables from the western extremity of limit (a). (d) On the South. By a line joining the southern extremities of limits (b) and (c). Note. The prolongation of this limit to the north-eastward passes through Palawan reef beacon. Variation. 1° E. (Notice No. 198 of 1915, dated 19th March.)

Charts affected. No. 2023, Singapore, Keppel harbour. No. 1995, Singapore road (1). No. 2403, Singapore strait and inlet. No. 795, Pulo Raclado to Singapore. Publication. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 247; Supplement, 1913.

tajnen havde bragt Maskindagbogen med hjem. Ved Konference med Journalkladden for Dækket maa Kaptajnen indrømme, at det er ham, der har skrevet i den, at man »gik mindsket Fart«. Han erkender, at han har skrevet det senere paa Dagen, og at han ikke plejer at skrive i Kladdejournalen.

Ved Krydsforhør af Retsformand Koch oplystes det, at Kaptajnen og begge Styrmandene i Forening samme Morgen, som et af Forhørene foretoges, har rettet Tallene i Kladdejournalen for Loggens Visning og den udløbne Distance, som de siger »for at det skulde se bedre ud«. — Maskinmesteren paastaar, at han har skrevet Tallene 63 i Kladdejournalen af »Rutine«, fordi han var vant til at sidde og skrive de samme Tal. Han har ikke taget Kladdejournalen med fra Borde. Han paastaar, at Omdrejningerne var sat ned til 55. Naar han ikke har taget Kladdejournalen med er Grunden den, at han mente at kunne huske, hvad der stod i den.

Maskinmesteren erkender at have overtraadt Solovens § 36, idet han først har indført Kladdejournalen i Maskinjournalen, efter at Skibet var strandet paa Longstone. De Tal, han har indført for Tirsdag den 16., er først indført her i Kjøbenhavn, og han erkender, at han her i Kjøbenhavn har rettet Tallene for Mellemtrykscylinderens Damptryk.

Kaptajnen erkender, at han først har indført fra Kladdejournalen i Hovedjournalen fra Søndag den 14. Februar og til Grundstødningen efter Ankomsten til Newcastle. Han har derhos skrevet andre Tal for Vind, Kulning og Sø end de, der stod i Kladdejournalen. Baade han og Maskinmesteren paastaar dog, at de nu indførte Tal er de rigtige.

For deres Forhold her har Retten indstillet til Politi-

direktøren, at der rejses Tiltale imod Kaptajn og Maskinmester.

Med Hensyn til selve Grundstødningen paaviste Retten, at Skibet netop vilde have været ved Longstone, hvis det hele Tiden var gaaet med fuld Fart (altsaa som Skibsdagbogen for i den Tilføjelserne og Rettelserne viste), idet den Forskel, som den efter Tilføjelsen skete mindskede Fart bevirker, netop er den Distance, som Skibet er kommet længere. — Kaptajnen fastholdt sin Forklaring om den mindskede Fart og hævder, at det maa skyldes Strøm af usædvanlig Styrke og Vind, at han er kommen 40 Sømil i Forhaanden.

Under den nu forventede Retssag vil Kaptajnens Forhold ogsaa med Hensyn til Navigeringen formentlig blive fuldt opklaret.

Fragtmarkedet.

Medens Kulfragterne fra U. K. aller viser Tilbagegang for de prompte Positioner, ligger de hjemgaende Markeder temmelig uforandret, men Forretningernes Antal har paa Grund af Paaskelighedene ikke været særlig stort. Det er stadig vanskeligt at skaffe Ladetorn i England for tidlige Positioner. Fra U. S. synes der at være en Kende bedre Stemning for Kornlaster, og der noteres ogsaa en Del andre Laster, ligesom Begæret efter Tonnage paa Timecharter er godt. River Plate ser lovende ud for Maj og Juni, og der bliver antagelig Brug for mange Skibe. Østen og Middelhavet viser ikke meget Liv, men Raterne er uden nævneværdige Forandringer. Fra Sverig noteres en hel Del ny Trælaster, særlig til Holland. Af de sidste Befragtninger (gjort inden Paasken) nævner vi bl. a. som følger:

Østen. Kalkutta til U. K. (udsøgt Havn) 75/ á 77/6 Dødvægt (6.000—7.000 Tons) pr. April. Ris fra Birma 75/ U. K. eller Rotterdam, 70/ Alexandria, April.

Middelhavet. Bomuldsfrø etc. fra Alexandria 28/ á 28/6 til London eller Hull. Fosfat fra Sfax Fres. 22½ La Pallice, 23 Bordeaux eller Nantes. Erts 12/9 Almeria Harbour/Ardrossan (4.000). 13/ Carthage/Glasgow (4.200). 16/ Port Kelah/Middlesbro (4.400). Fra Huelva 11/ á 11/3 nordlig U. S. Havn (4.000—5.000). Marts—April. Tinto terms. Fra Bilbao 14/ á 14/3 Middlesbro (3.000—4.000). 9/ Newport (5.300).

Nordamerika. Fra Northern Range 7/6 for Havre, 10/ tungt Korn til fransk Atlanterhavshavn pr. Maj, 6/6 pr. Qr. Havre Baltimore/London pr. Maj—Juni (35.000—40.000 Qrs.). Til Skandinavien 10/ á 10/6 pr. April—primo Maj. Kul 40/ Baltimore/River Plate, 39/6 fra Virginia, 45/ á 46/ Sicilien eller Vestitalien. Bomuld fra Goffen til Le Havre 175/ for Damper 170 Cbf. pr. April. Korn fra Goffen 10/9 á 11/ til fransk Atlanterhavshavn eller Marseille pr. ultimo April—primo Maj. Timecharter 12/6 á 13/6 for 9 á 12 Maaneders transatlantisk Fart. Levering og Tilbagelevering U. K. 16/ á 17/6 kortere Perioder.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 68/9 á 70/ U. K. pr. April, 67/6 á 68/9 pr. Maj, 62/6 á 63/9 pr. Juni. Til Rotterdam 72/6 (5.600). Annullering 15. Maj. Fra Chile med Nitrat 90/ á 95/ U. K. eller Frankrig, 90/ Wladivostok, 110/ á 115/ Archangel, April—15. Maj.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth omkring 14/ til Danmark for 1.500—2.000 Tons Baade, 17/ á 18/ Stockholm, 7/ London, 13/ Le Havre (1.800), 12/9 á 13/ Rouen, 19/ Lissabon, 22/6 á 25/ Vestitalien, 20/ á 21/ Las Palmas. Fra Hull 14/6 Dunkerque (1.200), 12/6 Ronen (2.500). Fra Cardiff eller Newport 12/3 á 12/6 Rouen, 14/6 Le Havre (1.400), Fres. 15 Bordeaux, 20 Algier, 18/ Huelva (1.500), 19/ Barcelona (3.000), 19/ Genua (3.800), c. 14/ Dakar (1.700), 25/6 á 27/ River Plate. (Skrevet den 6. April 1915.)

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge Vest paa er Markedet i nogle Retninger mattere end ved de sidste Indberetninger. Propsfragter fra Østnorge er 2/6 lavere til Firth of Forth, ligesom Tornen er lang for Losning, medens Fragtraterne for længere Rejser holder sig fastere. Fra Canada til Storbritannien og Irland er Fragtraterne ogsaa 2/6 á 5/ lavere pr. Sldr., og der noteres 125/ á 127/6 pr. Sldr., men forventelig bliver der Forretninger at gøre fra Bottenhavene, efter at skaaren Skurlast fra svenske eller andre neutrale Lande er undtaget som Krigskontrabande.

Returfragter Vest fra til skandinaviske Lande er betydelig lavere, og af Kulfragter er der kun faa Laster i Markedet til Notering 16/ á 18/ pr. Ton, idet enkelte Befragtere holder sig tilbage i Forventning om lavere Rater, ligesom Tornen ogsaa er lang, og det er vanskeligt at erholde Kul. For Fødestoffer og Claylaster er Markedet nærmest uforandret fra England og Frankrig.

Angaaende de mindre Skibe er Markedet nærmest flovere, og nogen Bedring i nogen Retning er der ingen Udsigt til. Nordtyskland har stadig smaat med Laster, og f. Eks. i Lübeck skal endog nogle Certepartier være blevet annulleret, da Varerne ikke har kunnet komme frem. Sverig melder heller ingen Forandringer, men derimod er der undertiden Vanskeligheder for Sejlads i svensk indenrigsk Fart: saaledes er det blevet nægtet dansk Skib at gaa med Huder fra Malmo til Karlskrona. Danmark er fra Provinserne meget rolig, og hvad Kjøbenhavn angaar er det derfra meget smaat, og der er ikke faa fragtsøgende Skibe. Der sluttetes for Majs til Præsto 12 Øre, Neksø 20 Øre, Hørfro til Odense 4½ Kr., Sojakager til Aalborg 15 Øre.

Fra Sø og Land.

Efter at Tuborgs Fabrikker har faaet Prædikat af "Leverandør til det kongelige danske Hof", har nu denne Udmærkelse ogsaa sat sin Frugt i Produktets Ydre, idet samtlige Øl- og Mineralvandsetiketter er bleven forsynet med en Krone foroven. Den lille Begivenhed, der er et nyt Tegn paa den Anerkendelse, der ydes det rastløst arbejdende Bryggeri, vil sikkert i disse Dage bemærkes af alle, der nyder deres vante Tuborg.

Desuden har Fabrikkerne paa en original Maade spredt Nyheden gennem et Kæmpetelegram, som man i disse Dage finder ophængt hos en Mængde Handlende og Restauratorer i Danmark.

Fano Navigations-skole. Eksamen for 1ste Termin er nu afsluttet. Der indstilledes 4 Elever til 1. Afdeling, hvilke alle bestod. Til 2den Afdeling indstilledes 3 Elever, som alle bestod i de Fag, hvori de var indstillet.

AALBORG & A. BRØNDUM & SØNS
AKVAVITTER.

Tuborg Øl
og *Tuborg Mineralvande*
kan paa Grund af deres ypperlige
Kvalitet og store Holdbarhed særlig
anbefales til Skibsproviant.

Tuborgs Depot: Toft Ankerogade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kjøbenhavn 6/4. — Amalienborg ank. Petrograd 28/11. — Brattingsborg ank. Helsingør 1/4. — Børglum ank. Kjøbenhavn 1/4. — Damsborg afg. New York 2/4. — Elsborg ank. Ardrossan 26/3. — Esrom ank. Malmö 25/3. — Flynderborg ank. Trondhjem 5/4. — Guldborg ank. Seaham 5/4. — Gurre afg. Newport News 23/3. — Hammershus ank. Kirkwall 3/4. — Harriidsborg ank. Leith 5/4. — Jelling ank. North Shields 27/3. — Jomsborg afg. Kjøbenhavn 3/4. f. 0. — Jungshoved afg. New York 27/3. — Jagersborg ank. London 30/3. — Kallundborg pass. Skagen 4/4. — Kalo afg. Newcastle 27/3. — Klampenborg ank. Kjøbenhavn 2/4. — Kronborg ank. Blyth 29/3. — Lejre pass. Newport News 24/3. — Næsborg afg. Methil 3/4. — Randelsborg ank. Kjøbenhavn 31/3. — Rosenborg ank. Teneriffa 4/4. — Skanderborg ank. Kjøbenhavn 31/3. — Skodsborg pass. Dover 3/4. — Spigerborg ank. Ardrossan 26/3. — Stegelborg ank. Gibraltar 2/4. — Stjerneborg ank. Seaham 2/4. — Søborg ank. Baltimore 1/4. — Tuborg afg. Funchal 31/3. — Taarnborg ank. Kjøbenhavn 31/3. — Ulfshøj ank. Nykjøbing F. 31/3. — Uranienborg pass. Las Palmas 5/4. — Ørkild pass. Gibraltar 23/3.

Vesterhavet. Inger, Skou, afg. Lissabon 3/4. til London. — Nancy, Pedersen, afg. Hartlepool 3/4. til Esbjerg. — Polly, Møller-Hansen, ank. Liverpool 3/4. — Citu, Toft, afg. Oporto 3/4. til Setubal. — Gerda, Rasmussen, afg. Dorthmouth 2/4. til Kristiania. — Thyra, Lund, pass. Cape Wrath 2/4. for Göteborg. — Yrsa, Larsen, ank. Aarhus 3/4. — Hebe, Brinch, pass. Dover 2/4. for Barcelona. — Bodil, Noudal, ank. Göteborg 2/4. — Bertha, Degn, afg. Halmstad 2/4. til Hartlepool. — Valborg, Jepsen, afg. Liverpool 1/4. til Aarhus. — Nora, Jensen, afg. Liverpool 31/3. til Kjøbenhavn. — Rigmor, Uldall, afg. Warberg 1/4. til Granton. — Olga, Christensen, afg. Fareøerne 1/4. til Liverpool. — Nexos, Ivversen, afg. Esbjerg 1/4. til Newcastle. — Ulla, Hansen, afg. Kjøbenhavn 31/3. til Liverpool. — Fylla, Thomsen, ank. Liverpool 31/3. — Marie, Nielsen, ank. Halmstad 31/3. — Laura,

Thøgersen, ank. Kjøbenhavn 31./3. — Johanne, Mikkelsen, afg. Reykjavik 30./3. til Liverpool. — Nerma, Madsen, ank. London 29./3. — Stella, Schiff, ank. Newcastle 29./3. — Ellen, Hansen, pass. Dover 29./3. for Barcelona. — Nordsoen, Nielsen, ank. Eskefjord 28./3. — Karla, Winther, ank. Gravesend 26./3.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, ank. Helsingør 29./3. — Johan Siem, Wittenkamp, afg. Charleston 25./3. til Aalborg. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Newcastle 30./3. — Russ, Petersen, afg. Norfolk 6./4. til Aalborg. — Vladimir Sawin, Pelle, ank. Helsingør 27./3. — Excellence Pleske, Boutrup, fg. Falmouth 12./3. til Galveston. — Michail Ontchoukoff, Nielsen, afg. Savannah 27./3. til Hørsens. — Generalkonsul Pallisen, Folkenberg, afg. Nordhøndby 24./3. til Buenos Aires. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Norfolk 17./3. til Kjøbenhavn. — Helmer Morch, Christensen, ank. Frederikshavn 2./4. — Nawa, Dahl, ank. Aarhus 29./3. — Freja, Harboe, afg. Port Glasgow 25./3.

Det ostasiatiske Kompagni. Bandon, ank. Kjøbenhavn 23./2. — Biantang afg. Bangkok 22./3. hjemg. — Selandia pass. Port Said 30./3. hjemg. — Chumpon afg. New Orleans 12./3. hjemg. — Tongking ank. Kjøbenhavn 30./3. — Fionia ank. Kirkwall 31./3. hjemg. — Pangan ank. Guntamala 31./3. hjemg. — Transvaal ank. Middlesbro 3./4. hjemg. — Rhodesia afg. St. Thomas 31./3. hjemg. — St. Croix afg. Galveston 2./4. hjemg. — Siam afg. Colon 31./3. hjemg. — Anna m. pass. Flores Islands 29./3. hjemg. — Indien afg. Sidney 24./3. hjemg. — Kina ank. Savannah 25./3. udg. — Panama afg. Kjøbenhavn 14./3. udg. — Arabien afg. Kobe 5./4. udg. — Cathay ank. Kristiania 4./4. udg. — Magdala pass. Sabang 26./3. udg. — Samui ank. Colon 20./3. udg. — Jutlandia afg. Stornoway 30./3. udg. — Tranquebar ank. Göteborg 5./4. udg.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk afg. Lissabon 23./3. — Anna Mærsk afg. Lindholm 3./4. — Arnold Mærsk ank. Aarhus 28./3. — Chassie Mærsk ank. Steukjær 1./4. — Eleonora Mærsk ank. Aarhus 28./3. — Hulda Mærsk ank. Helsingør 2./3. — Johannes Mærsk ank. Kjøbenhavn 3./4. — Laura Mærsk ank. Tyne 5./4. — Lexa Mærsk ank. Kjøbenhavn 1./4. — Peter Mærsk afg. Lissabon 3./4. — Sally Mærsk ank. Konstantinopel 29./3. — Silkeborg ank. Kjøbenhavn 2./4.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. Kjøbenhavn 28./3. til Baltimore. — Gulfaxe, Petersen, ank. Aarhus 29./3. — Skinfaxe, Weichardt, afg. Kjøbenhavn 22./3. til Baltimore. — Rimfaxe, Petersen, ank. Methil 29./3.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Sunderland 30./3. — Martha, Christensen, ank. Glasgow 3./4. — Elva Rathje, ank. Marseille 5./4. — Thereso, Pedersen, afg. Oran 5./4. — Harriet, Larsen, afg. Tynen 30./3. — Dagny, Therkildsen, afg. Castellion 30./3. — Simone, Olesen, afg. Oran 28./3. — Jeanne, Olsen, afg. Glasgow 5./4. — Vera, Riso, afg. Glasgow 1./4. — Daisy, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 2./4. — Anine, Hjorth, ank. Marseille 5./4. — Betty, Leth, ank. Baltimore 28./3.

Dania. Mary, Clausen, afg. Savannah 19./3. til Helsingborg. — Ely, Lorentzen, afg. Savannah 1./4. til Kjøbenhavn. — Nelly, Schubert, ank. Kallundborg 6./4. — Lilly, Sørensen, ank. Aalborg 6./4. — Alexy, Sørensen, ank. Aalborg 3./4. — Dagny, Clausen, ank. Frederikshavn 2./4.

Thuro. Peter Bom, Jørgensen, ank. Methil 29./3. — Petrine Hansen, Hansen, ank. Berntisland 28./3. — H. A. Hansen, Andersen, ank. Aarhus 30./3.

Brix Hansen & Co. John, Mathiesen, afg. Hørsens 7./4. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Helsingør 30./3. — Nordpol, Nielsen, afg. Nykjøbing F. 4./4. — Faunny, Nielsen, afg. Ardrossan 4./4.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Freja ank. Nakskov 31./3. — Rolf ligger i Göteborg. — Hans Jensen afg. Baltimore 3./4.

Orion. Sirius afg. Troon 6./4. til Baltimore. — Oriou, ligger i Baltimore.

Æro. Emanuel, Svane, ank. Swansea 31./3. — Enigheden, Jensen, ank. Randers 2./4.

Sejlskibe.

Svendborg. Ragnhild, Wilde, ank. Svendborg 22./3. — Jason, Hansen, ank. Warberg 24./3. — Delos, Andersen, ank. Halmstad 24./3. — Willemoes, Eriksen, ank. Aalborg 24./3. — Fylla, Hansen, ank. Granton 24./3. — Althæa, Petersen, ank. Porsgrund 24./3. — Otto, Klug, ank. Langesund 24./3. — Staudard, Rasmussen, ank. Frederikshald 24./3. — Capella, Hansen, ank. Langesund 22./3. — I. Lotz, Hansen, ank. Drobak 24./3. — Lauritz, Carlsen, ank. Berwick 24./3. — I. Kofoed, Hansen, ank. Kristiania 25./3. — Ellen, Andersen, ank. Holmestrand 28./3. — Ludvig, Jørgensen, ank. Halmstad 28./3. — Ludvig, Brandt, ank. Burnt Island 26./3. — Phoenix, Jørgensen, ank. Granton 30./3. — Ruth, Larsen, ank. Granton 28./3. — Zouitha, Jensen, ank. Frederikshald 28./3. — Helge, Nielsen, ank. Halmstad 27./3. — Emilia, Mikkelsen, ank. Halmstad 30./3. — Danmark, Husfeldt, ank. Malmö 30./3. — Criterion, Nielsen, ank. Granton 31./3. — C. V. Petersen, Petersen, ank. Göteborg 1./4. — Clytia, Jen-

sen, ank. Mariager Fjord 1./4. — Henry Brooke, Jensen, ank. Halmstad 3./4. — R. P. Peterson, Petersen, ank. Dysart 3./4. — Minerva, Fuglsang, ank. Granton 2./4. — Apollo, Nielsen, ank. Frederikshald 2./4.

Æro. Gloria, Kromann, ank. Wemyss 27./3. — Arken, Andersen, ank. Kragnes 27./3. — Vosta, Andersen, ank. Falkenberg 28./3. — Cathrine, Boye, ank. Granton Harbour 27./3. — Æro, Christensen, ank. Göteborg 29./3. — Phønix, Christensen, ank. Granton 28./3. — Freden, Christensen, ank. Aarhus 28./3. — M. Hay, Petersen, ank. West Wemyss 29./3. — Ceres, Bager, ank. Svendborg 30./3. — Karen, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 30./3. — N. Hansen, Albertsen, afg. Lissabon 30./3. til Aalborg. — Apollo, Albertsen, ank. Helsingborg 31./3. — Søstrene Knudsen, ank. Genua 31./3. — Hosanna, Raahuge, ank. Dysart 28./3. — Salvador, Hansen, ank. Leith 28./3. — Emanuel, Koek, ank. Leith 28./3. — Kianna, Christensen, ank. Ayr 29./3. — Lauritz, Folmer, ank. West Wemyss 28./3. — Ami, Albertsen, ank. Rudkjøbing 30./3. — Johanne, Jørgensen, ank. Queenstown 31./3. — Argus, Jensen, ank. Frederiksstad 1./4. — Bertha, Madsen, ank. Karlshamn 1./4. — Dana, Friis, ank. Göteborg 1./4. — Viking, Weber, ank. Swinemünde 2./4. — Yrsa, Hansen, ank. Ayr 1./4. — Laura, Jensen, ank. Kirkwall 2./4. — Solon, Eriksen, ank. Vejle 3./4. — Husavik, Hansen, afg. Swansea 2./4. til Ceuta. — Frem, Christensen, ank. Treguier 3./4. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Ayr 2./4. — Nanna, Østermann, ank. Ayr 2./4. — Agnete, Weber, ank. Kjøbenhavn 31./3. — Esther, Stærke, ank. Kjøbenhavn 31./3. — N. E. Schmidt, Rasmussen, ank. Seftal 1./4. — Otelia, Clausen, afg. Halmstad 3./4. til Granton.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 8. April 1915. — Det asiatiske Kompagni. (Fortsat.) — Soforhor. — Frugtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsofterretninger. — Kjøbenhavns officielle Børskurs.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk

afholder i Henhold til Lovens § 5 sin ordenlige Generalforsamling Onsdagen den 12. Maj d. A. Kl. 1 $\frac{1}{2}$ i Hotel »Phønix«, Bredgade, Kjøbenhavn, med følgende Dagsorden:

1. Beretning om Foreningens Virksomhed i Driftsaaret fra 1. Januar til 31. December 1914 samt Forelæggelse af det reviderede Regnskab for Foreningens to Afdelinger.
2. Valg af Revisorer i Henhold til Lovens § 7.
3. Eventuelt Forslag for Sejlskibsafdelingens Vedkommende om midlertidigt Tillæg til Lovene i Anledning af eventuel Forhøjelse af Forsikringssummerne til Sejlskibsbesætninger i Ulykkestilfælde hidrørende fra Krigsforholdene.

Kjøbenhavn, den 6. April 1915.

P. B. V.

Aage Bramsen,
Formand.

I umiddelbar Tilslutning hertil afholder

„Krigsforsikringen for Sejlskibsbesætninger“

Generalforsamling med følgende Dagsorden:

1. Beretning om Virksomheden siden Foreningens Oprettelse.
2. Valg af Revisorer.
3. Forslag om Ændring i Lovens § 10.
4. Eventuelt Forslag om Foreningens Opløsning.

P. B. V.

Aage Bramsen,
Formand.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Overrættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse
af Mr. Thomas Walters Bog „Know your own ships“.
Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankensløvers Effng.,
Nr. William Jensen, Toldbodvej.
Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kuek Jensen.
Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.
Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.
Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

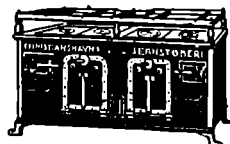
DE FORENEDE JERNSTØBERIER ^{A/S}

AFDEL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS
BAGE
OVNE

KABYS KOMFURER
I ALLE STØRRELSER



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

Kjøbenhavns uofficielle Børskurs d. 7. April 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	112 ¹ / ₄	112	112 ¹ / ₄
Danmark	121	120 ¹ / ₂	120 ³ / ₄
Norden	118 ³ / ₄ — 119	118 ³ / ₄	119
Carl	127 — 127 ¹ / ₄	127	127 ³ / ₄
Dannebrog	147 — 147 ¹ / ₄	148 ³ / ₄	149
Skjold	111 — 110 ³ / ₄	110 ¹ / ₄	110 ³ / ₄
Urania	40 — 41	41	42
Dampsk. af 1896	138 — 137 ¹ / ₄	137 ¹ / ₄	137 ³ / ₄
Højndal	130 ¹ / ₄	130 ³ / ₄	131
Gorm	136 ³ / ₄ — 137 ¹ / ₄	137	137 ¹ / ₄
Neptun	132 ¹ / ₄	132 ¹ / ₄	132 ³ / ₄
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab			
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ³ / ₄ % Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk. 1. Afd. 1. S.		—	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvn. Kreditf.		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 2. Serie..		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1. —		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf. 4. —		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 7. —		—	—
3 ¹ / ₂ % — — 6. —		—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. —		—	—

	Gjort til	Køber	Sælger
Aktier.			
Nationalbank	143 ¹ / ₄ — 143 ³ / ₄	144 ¹ / ₄	146 ¹ / ₄
Privatbank	100 ¹ / ₄ — 100 ³ / ₄	100 ¹ / ₄	100 ³ / ₄
Landmandsbank	126	126	126 ¹ / ₄
Handelsbank	138 — 137 ³ / ₄	137 ³ / ₄	138 ¹ / ₄
Kbhvn.s Laane- og Diskontobank		85 ³ / ₄	87 ¹ / ₂
Sukkertabr.	266	268 ³ / ₄	268 ³ / ₄
Burm. & Wain	95 ¹ / ₄ — 95 ³ / ₄	95 ¹ / ₄	95 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	160 — 160 ¹ / ₂ — 160 ³ / ₄	160 ¹ / ₂	160 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.		—	—

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

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 Provinser.
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 Provinser.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
Kristiansgade 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 Provinser.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
Holbergsgade 1, 1. Sal. Copenagur 42

Fjerde Søforsikringssselskab 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 10766



NORSKE LLOYD

Kristiania
Sø-, Vare-, Breakdown-
og Ansvarsforsikring.

KNUD GOTTSCHALK,
Nørregade 2. Tlf. 3591. Kjøbenhavn K.
Telegr.-Adr.: Bilmogst. A. B. C. Code 5th Edition.

Genforsikring Aktieselskabet „SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 5 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

Telegr.-Adr.: REASSURANCE.

Forsikringsaktieselskabet „National“

København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdi-
forsikringer, til billige, faste Præmier

Hovedkontor: Nørrevoldgade 15

Telefon 7565.

Telegram-Adr.: „Nation“.

Aktieselskabet Dansk Søfartstidende

afholder sin aarlige Generalforsamling Tirsdag den 20.
April d. A. Kl. 1 paa Selskabets Kontor St. Annæ Plads 26,
Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden.
Kjøbenhavn, den 31. Marts 1915.

Bestyrelsen.

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Oscar Rolf, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

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 Lødeplads. 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.

Heeksher & Sønns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmægler.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havarilager. —

Telegr.-Adr.: Heekshere, 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.: „Seborg“
Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Seborg & Benthin's Eftf.

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 Strandstræde 3.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Oscar Rolf,

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.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede Klimdager.

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.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 886.

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

Skibsmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.



OLSKIND

Bedste Olieøj

Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæes overalt.

Cand. pharm. **Harsen & 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 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 besørger.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og
solidt.

J. Bindselev, Vesteraagade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

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 samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

I. P. Carstensen, Skibs- og Baadebyggeri,

KORSØR (etabl. 1872)

anbefaler sig med Levering
af alle Slags. Baade.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hampougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

ZOOB. HAVE

i København

køber gerne for den
brugbare Dyr.

Telefon 5430. **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Freights“.

Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl-
og Motorskibe.

C. P. JENSEN,

PAUL ANKERGADE 2.



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.**

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saason: Undersøgelser og midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværksarbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,
Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

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.

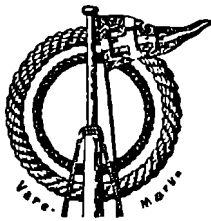
Adelgade 79. København K.

Telef. Central 8556.

Hill-Madsen[®]

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnens, Købh. Telef. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.



HERKULES
Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad
faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreakvipering.

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 »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 1r. Petitlinie à 45mm Breddo 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.

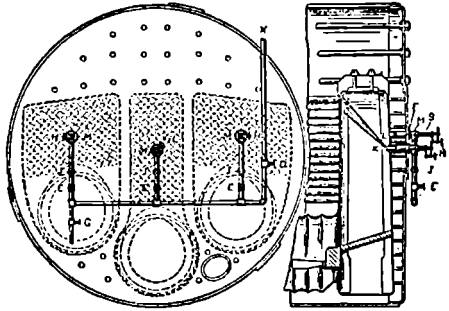
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 15.

Kjøbenhavn, Torsdag den 15. April 1915.

22. 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 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 Nyttøvrkning.

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

TELEFONER.
1403 - 1405
3053 - 3073

**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

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.

Compositioner

Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

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



Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum

Telefon 5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn, 8.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**Nic. Heimbürger
Skibsmægler**

Petrograd. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

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 Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

Rah tjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.

Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

M/s „**MORTEN JENSEN**“,
Danmarks største Sejlmotorskib, forsynet med

160 HK. 2-Cyl. BOLINDER-MOTOR.

500 Tons Lasteevne, 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.

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

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

<p>Lauritz Kirkeby. Den kgl. Marines Instrumentmager. Uhr- og Cronometermager. Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1826. Laxegade 26.</p>	<p>Cronometre reparereres. Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.</p>
---	---

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, Reden eller Havnen.
Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

<p>Telefoner 92 86 102 86</p>	<p>Aktieselskabet KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT Toldbodvej 15.</p>	<p>Telegr.-Adr. «Bunkerdepot».</p>
<p>Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition. ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.</p>		

Skibsinspektør.

En velanbefalet Dampskibsfører mellem 40 og 50 Aar med Erfaring i forskellig Dampskibsfart, gode Sprogkundskaber og med moderate Gagefordringer søges. Tiltrædelse senest 1. Juli. Billet mkt: »Skibsinspektør« bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027. Amaliegade 30. Øbro 125 u.

Kompasser
efter
Lord Kelvins System
eget Fabrikat.
Spritkompasser
E. S. Ritchie & Sons
originale
samt af eget Fabrikat
Baadskompasser
(Sprit og tørre)
Kasse eller Hus med
Lampe.
Azimutinstrumenter
Pejlestøtter
Kikkertø
dobbelte og lange
Sextanter og Oclanter
med og uden
Kew Certifikat
Reparationer
udføres.



Walkers
originale
Lodde- og
Loggeapparater
Fuldfarte
Lodde-maskiner
Loddespil
Loddewire
(enkelt og dobbelstnætt)
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.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Forlang
overalt



Mejeriet
Pasteur
Odense,
Danmark

De private Assuranceurør 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. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agentur i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
Kriktisnøgade 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

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

Genforsikring Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 5 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

Telegr.-Adr.: »REASSURANCE«

Forsikringsaktieselskabet „National“

København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige, faste Præmier

Hovedkontor: **Nørrevoldgade 15**
Telefon 7565.

Telegram-Adr.: „Nation“.

JULIUS OTT

Ingeniør, Konsulent
i Skibsbygning

Hamburg 1, Ferdinåndstrasse 29.

**Køb og
Salg af
Neutrale Skibe**

Brix-Hansen & Co.

København.

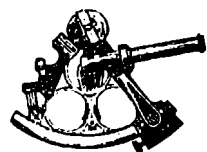
Dampskibsbefragtning.

Tlf. Adr.: 3224.
Tonnage. Telefon: 3244.

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,

KORSØR (etabl. 1872)

anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.



Brugte Marinekikkertø
og Sekstanter købes
PREISLER,
Købmagergade 12

ZOOB. HAVE

i København

køber gerne for den
brugbare Dyr.

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. Det reviderede Regnskab for 1914, for hvilket der gaves Decharge.

2. Aarsberetningen for 1914.

3. Til Repræsentationens Formand for de kommende to Aar genvalgte Direktør Carl Will, til Medlemmer af Forretningsudvalget Konsul C. P. Lund og Kaptajn Jacob Møller, til Revisorer Kasserer Alf. Andersen og Grosserer J. L. Schouboe.

4. Beretning og Regnskab for 1914 fra Udvalget for Skoleskibet for Skibskokke.

5. Skrivelse fra Handelsministeriet med Meddelelse om, at der til Posten som dansk Konsul i Port of Spain, Trinidad, yderligere har meldt sig en Ansøger. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

6. Skrivelse fra Samme med en den svenske Rigsdag forelagt kgl. svensk Proposition angaaende en ændret Affattelse af Sølovens § 85 (2. Behandling). — Sagen henvises til Behandling i Forretningsudvalget.

7. Skrivelse fra Samme med en af Børskonsulent J. Schovelin udgivet »Beretning om offentlige Oplysningsinstitutioner til Udenrigshandelens, særlig Eksportens Fremme«, der bl. a. indeholder Forslag til Oprettelse af en lignende Institution her i Landet. (2. Behandling). — Sagen henvises til Besvarelse af Forretningsudvalget.

8. Skrivelse fra Samme med Andragende fra Dampskibsselskabet Heimdal om, at Udgifterne ved Hovmester Søren Poulsens Kur og Pleje paa Øresundshospitalet i Helsingør maa blive refunderet Rederiet af det offentlige. — Sagen henvises til Besvarelse af Forretningsudvalget.

9. Skrivelse fra Samme med Andragende fra Sømandshøjskolen i Svendborg om, at Briggen »Tjalfe«, der tilhører Styrelsen for Kolonierne i Grønland, midlertidig maa blive overdraget Skolen til Brug som Øvelsesskib. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

10. Skrivelse fra Samme angaaende et Andragende fra Hobro-Mariager fælles Havnevesen om, at Gennemsejlingsaabningen i Hadsundbroen gores bredere. — Sagen henvises til Behandling i et Udvalg.

11. Skrivelse fra Samme med Eksemplar af »Quarantine laws and regulations for the canal zone and the harbours of the cities of Panama and Colon — toges til Efterretning.

Kjøbenhavn, den 15. April 1915.

Lloyd's Registers Skibbygnings Statistik for Aaret 1914. I det forløbne Aar saltes i Vandet Verden over 2.852.753 Tons Handelsskibe, alle over 100 Tons store.

Dette er en Tilbagegang paa 480.000 Tons sammenlignet med Aaret forud.

Af denne Tonnage byggedes i:

	Tons		Tons
England	1,683,553	Norge	54,204
Tyskland	387,192	Britiske Kolonier	47,534
U. S. A.	200,762	Italien	42,981
Holland	118,153	Østrig-Ungarn	34,335
Frankrig	114,052	Danmark	32,815
Japan	85,861		

I England byggedes for udenlandsk Regning.

	Tons		Tons
Holland	15 Skibe 88,097	Belgien	3 Skibe 35,951
Norge	17 » 67,827	Danmark	11 » 29,757
Grækenl.	10 » 41,543	Sverige	6 » 25,697

I Danmark byggedes i de sidste Aar:

	Tons		Tons
1905	19 Skibe 17,557	1910	18 » 12,154
1906	18 » 24,712	1911	18 » 18,689
1907	29 » 28,819	1912	22 » 26,103
1908	24 » 19,172	1913	31 » 40,932
1909	11 » 7,508	1914	25 » 32,815

I Holland byggedes 14,000 Tons mere end i 1913, og Aaret er et Rekord Aar for hollandsk Skibbygning. I de nævnte 118.153 Tons er endda ikke indbefattet c. 100,000 Tons Flodskibe, som er bygget inde i Landet. De største Skibe der byggedes var paa 11,000 Tons, samt 5 paa 5,000—8,000 Tons.

I Japan er Nybygningernes Tonnage gaaet op med 33 pCt. sammenlignet med Aaret forud. De største Nybygninger var 3 paa 11,000 Tons, og en Turbine Damper paa 7,300 Tons. Resten var mindre Skibe.

I Norge er Nybygningens Tonnagen lidt højere end i 1913. Som sædvanlig er Skibene mellem 1,000 og 2,000 Tons, kun to større Skibe er bygget, nemlig en Damper paa 3,706 Tons og 1 Motorskib paa 2,368 Tons.

I Danmark byggedes 8,000 Tons mindre end i 1913. Blandt Nybygningerne var 4 Dieselmotorskibe paa 3,700 Tons — 5,100 Tons.

Til Lloyd's Register Klasse og under Selskabets Tilsyn byggedes der i 1914 622 Skibe paa 1.732.347 Tons, deraf 419,526 Tons udenfor England.

Konsulatvæsenet. Under 29. December er L. R. Gage af Saigon blevet udnævnt til ulønnet dansk Konsul dersteds.

— Under 15. Januar har Udenrigsministeriet ansat J. Werner Segererantz af Frederikshavn som ulønnet Vicekonsul dersteds under det kgl. Generalkonsulat i Helsingfors.

— Under 23. November 1914 er Carlos Hintze af Havanna blevet udnævnt til ulønnet dansk Konsul dersteds og Vicente Cambreleng y Gonzales de Mesa af Santa Cruz paa Tenerifa blevet udnævnt til ulønnet dansk Konsul dersteds.

— Under 29. December er ulønnet dansk Konsul i Athen, Generalkonsul H. Romanos efter Ansøgning afskediget i Naade.

3. Marts er ulønnet dansk Konsul i Louisville, Charles Earl Currie, efter Ansøgning blevet afskediget i Naade fra det af ham beklædte Embede. Samtidig er Konsulatet i Louisville nedlagt. Staten Kentucky er henlagt under Konsulatet i Chicago og Staterne Ohio og Tennessee under Konsulatet i New York.

De nordiske Landes Krigsforsikring. Kristiania, den 10. April. De tre skandinaviske Landes Institutioner for Krigsforsikring af Varer har den 9. og 10. ds. holdt Møde i Kristiania til Drøftelse af forskellige Spørgsmaal af Interesse for Institutionerne. I Konferencen deltog fra dansk Side Direktørerne B. Dreyer og Svend Bramsen. Efter et indledende Foredrag blev der diskuteret om Principerne for Tarifiering og Risikoernes Antagelse og Forsikringsbetingelser i Almindelighed, samt specielt om Erstatning for Skader og Tab som Følge af Ophold ved Beslaglæggelse og om Varetagelse af Interesser i Havaritilfælde. Der blev desuden drøftet, paa hvilken Maade Institutionerne bedst gensidig kan støtte hinanden og samarbejde i Fremtiden.

(Ritz. Bur.)

Dampskibsselskabet Svendborg fordeler efter statutmæssig Henlæggelse af 5 pCt. af de bogførte Værdier 10 pCt. eller 46.000 Kr. til Aktionærerne. Derefter henlægges 15.000 Kr. til Fondet til Understøttelse af Skadelidte, hvorefter Aktionærerne erholder 20 pCt. Bonus, 92.000 Kr., hvorhos samme Beløb i Følge Statuterne henlægges til Reserverdividende-Fonden. Et mindre Beløb overføres i ny Regning.

Mægler-Firmaet Nic. Heimbürger i Petrograd meddeler, at det paa Grund af de ændrede Forretningsforhold har aabnet et Filialkontor i Archangel. Firmaet vil der foruden Klarering og Befragning tillige paatage sig Stevedoring og Bugsering, og i det hele lede sit Kontor efter de samme Principer, som følges i Petrograd.

Besejlingen af Kotka (Finland) i 1914. Mæglerfirmaet Cadenius & Grahn i Kotka meddeler os, at den i mange Aar tiltagende Trafik paa Kotka, har lidt et betydeligt Afbræk i 1914 paa Grund af Krigen og en fire Maaneders Strejke om Foraaret. Kotka blev i 1914 anløbet af 413 Skibe imod 1.029 i 1913 og Eksporten beløb sig samme Aar kun til 14.230.000 Fm. imod 44.350.000 Fm. det foregaaende Aar.

Malakka's Forlis. Politidirektoren har beordret kriminel Tiltale mod Kaptajn C. van Deurs paa Det østasiatiske Kompagnis Motorskib »Malakka«, der den 18. December stødte paa et undersøisk Skar ved Cerros Island i Stillehavet.

A/S. Dansk Yachtassurance har anmodet os om at henlede Opmærksomheden paa, at Assuranceen for Lyst- og Sejlfartøjer og Motorbaade indbefatter Mine- og Torpedorisikoen mod Erhæggelse af en ringe Tillægspræmie.

Sydfyenske Dampskibsselskab giver 6 Procent i Udbyttet for det forløbne Driftsaar.

Lovforslaget om Ændring i Loven om Søfolks Forsikring som Følge af Ulykkestilfælde gik efter en meget velvillig Modtagelse ved Landstingets 1ste Behandling af Lovforslaget, den 8. ds., direkte til 2den Behandling. Ved denne vedtoges Lovforslaget den 14. ds. uden Omtale.

De danske Dampere »Alfred Hage« og »Sara«, der blev ført til Swinemünde af tyske Torpedobaade, er i Følge »Polit.« nu blevet frigivet mod Depositum. Den kielske Priseret har erklæret Skibene for god Prise, men Dommen er appelleret til Overpriseretten i Berlin. Rederierne Svendsen & Christensen og Torm har for Dampernes foreløbige Frigørelse maattet betale tilsammen en halv Million.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler: Fiskesmakker isbundne Nordurfjord 7. April.

Det østasiatiske Kompagni.

Aarsberetning for 1914.

18de Driftsaar.

(Fortsat.)

Deltagelse i fremmede Selskaber. I Beretningen for 1913 blev der givet en omfattende Oversigt over de fremmede Selskaber, hvori Kompagniet er økonomisk interesseret. Alle disse Selskaber har været underkastet lignende Forhold, som har gjort sig gældende i Kompagniets egne Afdelinger, men Hovedformaallet med Deltagelsen deri er naaet, og de økonomiske Resultater har som Helhed betragtet været gode, om det end paa Grund af de foreliggende Forhold ikke har kunnet undgaa, at nogle af Virksomhederne har lidt noget Afbræk.

Mount Austin Plantagen har udviklet sig særdeles godt, og med de Forhold, som kan forventes at indtræde paa Gummimarkedet, naar normale Tilstande igen opnaas i Verden, kan det antages, at de i forrige Aarsberetning udtalte Forventninger tillulde vil blive opfyldt.

Særlig Anledning er der til at nævne Dansk Soyakagefabrik, som har været fuldt beskæftiget hele Aaret med Tilvirkning af Foderstoffer og har givet et særdeles godt Driftsresultat. Fabriken har været i Stand til at effektuere alle sine før Krigen Begyndelse afsluttede Salg af Foderstoffer til det danske Landbrug.

Finansielt. Kompagniet finder Anledning til at udtale, at det i intet Tilfælde hverken i Danmark eller Udlandet har gjort Brug af de ved Moratorieloven af 20. August 1914 hjemlede Betalingsudsættelser, ligesom det fra sine Forbindelsers Side har været meget lidet generet af de i andre Lande i Anledning af Krigen lovhjemlede Betalingsudsættelser.

Med Tilfredshed kan det konstateres, at den Desorganisation i Finansforholdene, som var en Følge af Krigen, ikke i nogen Henseende forvoldte Kompagniet Afbræk.

Krigsforholdene har forhindret de statsautoriserede Revisorer de Herrer Carl Andersen og Adolph Poulsen i at foretage den planlagte Revision ved Kompagniets Filialer. Men, som det fremgaar af Balancen, har de begge medvirket ved Revisionen ved Hovedkontoret af Kompagniets Bøger og Regnskaber.

Skibenes Vedligeholdelse, Reparationer og Klassifikationer er afholdt af Driften og der er afskrevet $6\frac{2}{3}$ pCt. af deres oprindelige Værdi, svarende til en Amortisations-tid af 15 Aar.

Indtægterne fordeler sig som følger:

Avance paa Skibene	Kr. 3,153,942.25
— - Handlen	- 1,860,204.41
— hos Filialerne	- 2,549,852.80
Udbytte i fremmede Selskaber	- 1,088,548.33
Overført fra forrige Aar	- 444,696.77
	<u>Kr. 9,097,244.56</u>

Administrationsudgifter ved Hovedkontoret, London Kontoret og

Filialerne	Kr. 1,931,139.88
Rente Konto	- 116,965.17
Afskrivninger	- 2,001,685.44

4,049,790.49
Kr. 5,047,454.07

som foreslaas fordelt i Overensstemmelse med omstaaende Regnskab, hvorefter Aktionærerne erholder 10 pCt. Udbytte, til Reserverfonden henlægges Kr. 1,250,000.00, saaledes at denne nu udgør Kr. 10,000,000.00 eller 40 pCt. af Aktiekapitalen: til Tantième til Bestyrelsesraad, Direktion og Funktionærer benyttes Kr. 535,551.44; til Pensionsfonden henlægges Kr. 265,000.00, medens Kr. 496,902.63 overføres til næste Aar.

(Fortsættes efter »Efterr. for Søfar.«.)

453. **Brasilien. Port of Camanú. Kiepe Island Fyr** forandret.
(„Notice to Mariners“ Nr. 225. London 1915.)
Kiepe Island Fyr er forandret til at vise hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., Synsvidde: 12 Sm. I øvrigt uforandret. 13° 51' S. 38° 57¼' W.

454. **Brasilien. Abrolhos Channel. Skær.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 253. London 1915.)
S. for *Abrolhos* Skærene er fundet Skær med følgende Dybder:
1. 10 m Vand (Koral) 3,6 Sm 189° (misv. SSW.) fra Fyret paa Øen *Santa Barbara*.
2. 18 m Vand (Koral) 6 Sm 202° (misv. SW. ¾ S.) fra samme Fyr.
3. 5,4 m Vand (Klippe) 7,85 Sm 184° (misv. S. t. W. ⅜ W.) fra samme Fyr.
Fyret paa *Santa Barbara*: 17° 57½' S. 38° 42' W.

455. **Brasilien. Rio de Janeiro. Mocangué og Vianna. Tønder** udlagt.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/551. Berlin 1915.)
I *Rio de Janeiro* Bugt er paa S.- og S.E.-Siden af Banken paa Siden af Løbet mellem Øerne *Mocangué* og *Vianna* udlagt 2 røde Spidstønder i 4,8 m Vand. *Mocangué*: 22° 32' S. 43° 08' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

456. **Spanien. Punta Sabinal. Oplysning om Fyr.**
(„Avisos á los Navegantes“ Nr. 7/153 a. Madrid 1915.)
Det midlertidige Fyr paa *Sabinal* Pynt viser hvidt fast Lys med Blus hver 2 m.
36° 40' 46" N. 2° 41' 54" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 16/378. København 1915.)

457. **Italien W.-Kyst. Savona. Lystønde** udlagt.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 93/231. Genova 1915.)
For at afmærke Forlængelsesarbejdet af Bølgebryderen, som haves om Bagbord, naar man staar ind i Havnen, er der udlagt en Lystønde, som viser rødt Et-Blink hver 11½ s., Blink 3½ s., Mørke 8 s., c. 200 m fra det røde Fyr med Formærkelser paa Yderenden af Bølgebryderen og i dennes Forlængelsesretning. Lystønden flyttes efterhaanden, som Arbejdet skrider frem. Fyret paa Bølgebryderen: 44° 18' 45" N. 8° 29' 30" E.

458. **Sicilien N. Æoliske Øet. Lipari. Fyr tændt.**
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 93/227. Genova 1915.)
Ved Byen, paa Pynten S. for den lille Høj paa hvilken der ligger en Kirke, er tændt et grønt, fast Fyr, c. 1610 m 193° (misv. S. t. W. ¾ W.) fra *Pignataro* røde Fyr. Kysten S. for det ny Fyr kaldes *Marina Corta*. 38° 27' 45" N. 14° 57' 32" E. (*ital.* Kort Nr. 48.)

459. **Rusland. Kertsch-Jenikale Stræde. Kertsch. Oplysning om Fyr.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 245. London 1915.)
De to røde, faste Fyr paa Hjørnet af den *genuesiske* Mole er flyttet c. 400 m i Retning 93° (misv. E. ⅛ S.).
Det røde Fyr og det grønne Fyr, der tidligere vistest fra Hjørnet af denne Mole, er nedlagte. 45° 21¼' N. 36° 28¾' 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 Dampskibetsinsynsloven 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 ved 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.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

384. **Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Gaaseholm-Løb. Løb tilsandet. Sømærke forandret.**

Paa Grund af Tilsanding kan *Gaaseholm-Løb* ikke besejles. Den sribede Stage med Ballon S. for Løbet er midlertidig ombyttet med en rød Stage med 1 opadvendt Kost. 56° 40' 26" N. 8° 16' 5 E.
(Kort Nr. 158. Danske Lods Side 110 og 111. Søm.-Ført. Side 48.)

385. **Danmark. Skagerrak. Bulbjerg. Baake** nedlagt.
Bulbjerg Baake er nedlagt. 57° 09' 5 N. 9° 01' 5 E.
(Kort Nr. 158, 186, 236 og 255. Danske Lods Side 119 og 120. Søm.-Ført. Side 20.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/49. København 1915.)

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

386. **England. Dover Stræde. Folkestone SE. Oplysning om Fyrskibe.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 228. London 1915.)
1. Fyrskibet, som udlægges c. den 1ste April d. A. 2½ Sm 140° (misv. SE. t. S. ¾ S.) fra *Folkestone* Molehoved, skal vise grønt Et-Blink hver 30 s. Fyrskibet er grønt og har 2 Balloner paa Toppen som Dagmærke. Taagesignal gives med Sirene, Fire-Stød hvert Minut, hvert Støds Varighed 2 s., c. 51° 02' 40" N. 1° 14' 10" E.
2. Fyrskibet, som udlægges ½ Sm 150° (misv. S. t. E. ⅜ E.) fra det under 1 nævnte Fyrskib, skal vise hvidt Et-Blink hver 10 s. Fyrskibet er rødt og har 1 Ballon paa Toppen som Dagmærke. Taagesignal gives med Horn, To-Stød hver 2 Minutter. Begge Fyrskibe har kun 1 Mast.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 16/366. København 1915.)

387. **England. Portland. Forbud.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 232. London 1915.)
Intet Skib og ingen Baad af nogen som helst Slags maa — hvenken ved Dag eller ved Nat — bevæge sig N. for Linien fra *Portland Bill* til *St. Albans Head*, med mindre de er paa Vej til *Weymouth* Ankerplads.
Advarsel angaaende Skydning se „E. f. S.“ Nr. 5/111 for 1915.
Portland ydre Bølgebryder: 50° 35' N. 2° 25' W.

388. Orken Øerne. Seapa Flow. Gættick Sund. Besøjlige forbudt.

(¹) Notice to Mariners" Nr. 238. London 1915.)
Al Passage gennem Sundet mellem *Gættick Head* og *Sveilla Island* er fuldstændig forbudt. *Gættick Head*: 58° 47 $\frac{1}{4}$ ' N. 3° 07 $\frac{3}{4}$ ' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

389. Island SW.-Pynt. Reykianes. Fyr forandres.

I *Reykianes* Hovedfyr vil der blive indsat en rød Lysvinkel, som er synlig N. for Pejling 338°. I øvrigt bliver Fyret uforandret. Forandringen vil antagelig være udløst den 1ste August 1915. 63° 48' 55" N. 22° 42' 30" W.
(Kort Nr. 147, 226, 239 og 260. Islandske Lods Side 45. Fyr-Port. Nr. 613.)

390. Island W.-Kyst. Skagi (Gardskagi). Fyr forandres.

1. I den sidste Halvdel af Juni 1915 vil Fyrtaarnet antagelig blive forsynet med endnu et rødt Bælte, saaledes at det hvide Taarn efter den Tid vil have 2 røde Bælter.
2. I Fyret vil der blive indsat en rød Lysvinkel, som er synlig S. for Pejling 40°. I øvrigt bliver Fyret uforandret. Forandringen vil antagelig være udløst den 1ste August 1915. 64° 04' 57" N. 22° 41' 52" W.
(Kort Nr. 147, 226, 239 og 260. Islandske Lods Side 47. Fyr-Port. Nr. 616.)

391. Island NW.-Kyst. Isafjördr. Arnarnes. Fyr forandres.

Arnarnes Hovedfyr og *Arnarnes* Bifyr skal forandres til at vise hvidt Lys med c. 20 Fornørkelses hvert Minut. Forandringen vil antagelig være udløst den 1ste August 1915. 66° 05' 56" N. 23° 02' 38" W.
(Kort Nr. 147, 163, 233 og 239. Islandske Lods Side 92. Fyr-Port. Nr. 633 og 634.)

392. Island S.-Kyst. Ingólfshöfði. Fyr tændes.

Paa Hofdens E.-ligste Pynt c. 300 m 158° (misv. S. $\frac{5}{8}$ W.) fra den trigonometriske Station tændes antagelig den 1ste August 1915 et hvidt Lysfyr, der viser To-Lyn hver 10 s. Lyn 0 $\frac{5}{8}$ s., Mørke 2 s., Lyn 0 $\frac{5}{8}$ s., Mørke 7 s. SW. for Høfden kan Fyret gaa i Skjul af *Eríknes*, Høfdens østlige S.-Pynt, naar man er inden for $\frac{3}{4}$ Sm fra Fyret. Flaamens Højde: 79 m. Synsvide og Lysevne: 17 $\frac{3}{8}$ Sm. Linsapparat af 3de Orden. 10 m højt, rødt Fyrstativ. Brændetid: 1ste August—15de Maj. Fyret er ubevogtet. 63° 48' (08") N. 16° 38' (25") W.
(Kort Nr. 225 og 239. Islandske Lods Side 180. Fyr-Port. Nr. 646 A.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

393. Danmark. Forandring af Fyrenes Brændetid under usigtbare Vejforhold.

Fremtidig vil samtlige under Marineministeriet sorterende Fyr i Kongeriget Danmark, paa *Fæerne* og paa de dansk-vestindiske Øer under Taage og usigtbare Vejforhold blive tændt 1 Time før Solnedgang og slukkede 1 Time efter Solopgang. I øvrigt forbliver Fyrenes Brændetid uforandret.
(Danske Lods Side 25. Fyr-Port. Side 10.)

449. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware. Fenwick Island Shoal. Oplysning om Vrag.

(¹) Notice to Mariners" Nr. 11/652 og 653. Washington 1915.)
1. Vraget af Damperen *Washingtonian* ligger i c. 27 m Vand 1550 m 128° (misv. SE.) fra *Fenwick Island Shoal* Fyrskib. Der er 11 m Vand over Skroget. En Lystønde, der viser rødt Lys med En-Fornørkelse hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s., er udlagt c. 140 m SE. for Vraget. *Fenwick Island Shoal* Fyrskib: 38° 27' 25" N. 74° 46' 40" W.
2. Vraget af Skonnerten *Elizabeth Palmer* er uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget. 38° 25' 42" N. 74° 49' 05" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 11/387. København 1915.)

450. Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. Savannah Floden. Belysning forandret.

(¹) Notice to Mariners" Nr. 11/656. Washington 1915.)
1. *Jelba Island Flats* hvide, faste Fyr Nr. 11 er tændt. Det vises fra en Duc d'Albe med sort Dagmærke, som er opført i 3 $\frac{3}{4}$ m Vand omtrent paa Pladsen for *Elba Island Shoal* Tønde 11, der er inddraget. 32° 06' 00" N. 81° 00' 30" W.
2. *Proctor Place* Fyr er forandret til at vise rødt Lys. 32° 06' 05" N. 81° 00' 35" W.
3. *Oglethorpe* Fyr er nedlagt.
4. *Barnwell Island Flats* røde, faste Fyr Nr. 14 er tændt. Det vises fra en Duc d'Albe med rødt Dagmærke, som er opført i 4 m Vand omtrent paa Pladsen for *Barnwell Island Flats* Tønde 14, der er inddraget. 32° 05' 25" N. 81° 01' 15" W.
5. *Fort Jackson* Ledefyr er forandret til at vise hvidt Lys.
6. *Fort Oglethorpe* hvide, faste Fyr er tændt. Det vises fra en Pæl paa Fortets Brystværn.

7. *Frig Island Jetty* røde, faste Fyr er tændt. Det vises fra en Duc d'Albe med rødt Dagmærke, som er opført i 3 $\frac{3}{4}$ m Vand 100 m 120 $\frac{1}{2}$ ° (misv. SE. t. E. $\frac{1}{4}$ E.) fra E-Enden af *Frig Island Mole*. 32° 04' 55" N. 81° 02' 25" W.
8. *Frig Island* Ledefyr er nedlagt.

451. Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia og Florida. Opmålingstønder udlagt.

(¹) Notice to Mariners" Nr. 11/657. Washington 1915.)
Mellem 31° 08' 17" N. 81° 07' 41" W. og 30° 39' 56" N. 81° 11' 31" W. er til Opmålingsbrug udlagt 7 hvide Tønder A, B, C, D, E, F og G med et sort og hvidt Flag. A og G er Flojtønder, de øvrige er Klokketønder. Tønderne ligger omtrent i en ret Linie i 14 $\frac{1}{2}$ m Vand med 4 Sm's Afstand fra hinanden. Afstanden mellem Tønderne B og C er c. 8 $\frac{1}{2}$ Sm; *Brunswick* Fyrskib ligger midt imellem dem.

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

452. Engelsk Guyana. Georgetown. Paabud.

(¹) Nachrichten für Seefahrer" Nr. 20/579. Berlin 1915.)
1. Indgaaende Skibe skal tage Lods.
2. Det er forbudt at sejle ind i Havnen om Natten, der regnes fra 15^m. efter Solnedgang til 15^m. før Solopgang.
3. Om Natten ligger et Regeringsfartøj, der viser 3 røde Lys (i samme lodrette Linie), til Ankers 2 Sm NE. for Fort *William Frederick*.
4. 3 lignende røde Lys vises fra Land, E. for ovennævnte Fort. Indgaaende Skibe, der passerer Farvandet, hvor Regeringsfartøjet ligger, udsætter sig for Beskyddning.
5. Skibe bør saa tidlig som muligt melde forventet Ankomsttid.
6. Skibe kan om Dagen løbe ud uden videre.

Om Natten skal Afgang meldes til den øverste Militær mindst 2 Timer i Forvejen, og Kommandanten paa Fort *William Frederick* skal underrettes om den omtrentlige Tid for Passagen af Fortet.

7. Skibe maa ikke benytte deres Radio-Stationer under Ophold i Havnen.
Georgetown: 6° 19' N. 59° 11' W.

(„Notice to Mariners“ Nr. 259. London 1915.)

1. Deo Flodten og *Chester* Havn er indtil videre spærret for al Trafik om Natten.
2. Alle Fyr er slukkede.

Deo Flodten: 53° 23' N. 3° 20' W.

442. England. Isle of Man. Bahama Bank. Fyrskib ombyttes med Lys- og Klokketønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 12. Trinity House, London 1915 og „Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 54. s-Gravenhage 1915.)

Omtrent den 26de Juni 1915 udlægges en sort og hvid vandret stribet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt To-Blink hver 10 s. Blink 1 1/2 s., Mørke 2 s., Blink 1 1/2 s.; Mørke 5 s., i c. 11 m Vand c. 1,2 Sm NE, for *Bahama Bank* Fyrskib, som samtidig indtages. Tønden skal ligge 5,1 Sm 55° (misv. E. t. N. 3/4 N.) fra *Maughold* Kirke. 54° 20' 55" N. 4° 12' 00" W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

443. Atlanterhavet. Vrag.

(„Notice to Mariners“ Nr. 246. London 1915.)

Vraget af Damperen *Denver* er den 23de Marts 1915 observeret paa 39° 46' N. 46° 23' W.

444. Portugal. Kap Sardoá. Fyr tændes.

(„Avisos aos Navegantes“ Nr. 2/6. Lisboa 1915.)

Den 15de April 1915 tændes et hvidt Blinkfyrt, der viser Tre-Blink hver 10 s., paa Kap *Sardoá* (*Ponta do Cavaleiro*). Flammens Højde: 70 m. Synsvidde: 22 Sm. Lysevne: 29 Sm. 37° 35' 49" N. 8° 48' 53" E.

445. Nova Scotia. Halifax. Sambro Outer Bank. Fyrskib ombyttes foreløbig ikke med Lys- og Fløjtetønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 22/69. Ottawa 1915.)

Fyrskib Nr. 15 (*Anticosti Island* Fyrskib), der om Vinteren udlægges 6,2 Sm 156° (misv. S. 1/4 E.) fra *Sambro Island* Fyr, vil blive liggende paa denne Station i Stedet for Lys- og Fløjtetønden indtil Krigens Ophør. 44° 20' 30" N. 63° 29' 55" W.

446. Nova Scotia. Salvages Rocks. Oplysning om Taagesignal.

(„Notice to Mariners“ Nr. 22/68. Ottawa 1915.)

Diaphonen giver Tre-Stød hver 1 m., Stød 5 s., Pause 5 s., Stød 5 s., Pause 5 s., Stød 5 s., Pause 35 s., 43° 28' 04" N. 65° 22' 40" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/335. København 1915.)

447. Forenede Stater i Nordø-Amerika. Massachusetts. Boston. President Roads. Tønde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 11/647. Washington 1915.)

Spirtønde 13 er udlagt i c. 8 m Vand 275 m 12° (misv. NE. t. N. 3/4 N.) fra *Long Island Head* Fyr, som ligger paa 42° 19' 49" N. 70° 57' 29" W.

448. Forenede Stater i Nordø-Amerika. New York Bugt. Vrag borttaget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 11/649. Washington 1915.)

Mudderprammen, som var sunket 0,6 Sm 40° (misv. NE. 1/2 E.) fra *Robbins Reef* Fyr, er borttaget og Afmærkningen indtaget. c. 40° 40' N. 74° 03' W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/315. København 1915.)

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 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 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.

426. Sverrig. Kalmarsund. Lystønder atter udlagt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 14/195. Stockholm 1915.)

Trädgårdsgrund Lystønde og Lystønderne i *Kalmarsunds Djupruna* er atter udlagte. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/208. København 1915.)

427. Sverrig. Bottnisko Bugt. Söderhamn. Ulbacka. Oplysning om Fyr.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 54/515. s-Gravenhage 1915 og Svensk Kort Nr. 24. Stockholm 1915.)

Ulbacka Bagfyrt er ikke forandret til at vise grønt Lys; det viser rødt, fast Lys, ligesom Forfyrtet. 61° 17' 46" N. 17° 08' 00" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25/1173. København 1914.)

428. Finland. Bottnisko Bugt. Östra Snipau. Somarke ødelagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/597. Berlin 1915.)

Den sorte Pyramide med trekantet Topbetegnelse er ødelagt af Storm og vil ikke blive genopført. 63° 25' 26" N. 20° 47' 12" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/1061. København 1913.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

429. Danmark. Kattegat. Tangen. Vrag rapporteret.

En Motorskonnert er rapporteret sunket paa *Tangen* i 6 1/2 m Vand misv. NNE, for *Gjerrild-Klint*. Vragets nøjagtige Plads vil blive nærmere bekendtgjort. *Gjerrild-Klint*: 56° 31' N. 10° 52' E.

430. Danmark. Skagerrak. Hirshals WNW. Vrag rapporteret.

Forenen af Damperen *Jonsborg* rapporteret, at han den 12te April d. A. passerede en afbrækket Mast, begroet med Tang, der stak 1 m ud af Vandet og tilsyneladende sad fast i en større Vragdel, paa 57° 39' N. 9° 35' E.

431. **Sverige. Skagorrak. Marsbrand—Uddevallä. Belysning forandres.**

(^a) Underrettelser for sjöfarande" Nr. 14/208. Stockholm 1915.)

I Löbet mellem *Marsbrand* og *Uddevallä* vil der i 1915 ske følgende Forandringer ved Belysningen:

I. Paa den N.-ligste af *Snöholmarna* tændes et hvidt, rødt og grønt Lynfy; der viser To-Lyn hver 6s. Lyset er:

1. grønt	! Pejlinger fra c. 11° til c. 17°;
2. hvidt	! — c. 17° - c. 27°;
3. rødt	! — c. 27° - c. 78°;
1. grønt	! — c. 78° - c. 137°;
5. hvidt	! — c. 137° - c. 147°;
6. rødt	! — c. 147° - c. 174°;
7. hvidt (uforstærket)	! — c. 174° - c. 240°.

58° 02' 43" N. 11° 47' 54" E.

II. Paa *Gallarö* tændes et hvidt, rødt og grønt Lynfy; der viser To-Lyn hver 6s. Lyset er:

1. grønt	! Pejlinger fra c. 10° til c. 14°;
2. hvidt	! — c. 14° - c. 16°;
3. rødt	! — c. 16° - c. 22°;
4. hvidt (uforstærket)	! — c. 22° - c. 200°;
5. grønt	! — c. 200° - c. 215°;
6. hvidt	! — c. 215° - c. 222°;
7. rødt	! — c. 222° - c. 233°.

58° 06' 18" N. 11° 48' 18" E.

III. Ved *Svensund* tændes et hvidt, rødt og grønt Lynfy; der viser Et-Lyn hver 3s. Lyset er:

1. grønt	! Pejlinger fra c. 197° til c. 207°;
2. hvidt	! — c. 207° - c. 212°;
3. rødt	! — c. 212° - c. 229°;
4. hvidt (uforstærket)	! — c. 229° - c. 313°;
5. grønt	! — c. 313° - c. 350°;
6. hvidt	! — c. 350° - c. 8°;
7. rødt	! — c. 8° - c. 18°;

58° 08' 27" N. 11° 50' 08" E.

IV. Paa *Sirandens* tændes et hvidt, rødt og grønt Lynfy; der viser Et-Lyn hver 3s. Lyset er:

1. grønt	! Pejlinger fra c. 174° til c. 179°;
2. hvidt	! — c. 179° - c. 190°;
3. rødt	! — c. 190° - c. 270°;
4. hvidt (uforstærket)	! — c. 270° - c. 345°;
5. grønt	! — c. 345° - c. 352°;
6. hvidt	! — c. 352° - c. 355°;
7. rødt	! — c. 355° - c. 3°.

58° 12' 09" N. 11° 50' 56" E.

V. *Elgö Västra* Lyr skal forandres til at vise Et-Lyn hver 1s. I øvrigt uforandret. 57° 55' 38" N. 11° 40' 15" E.

VI. *Elgö Östra* Lyr skal forandres til at vise Lys med En-Fornørkelsér hver 4s, Lys 2s, Mørke 2s. I øvrigt uforandret. 57° 55' 38" N. 11° 40' 27" E.

VII. *Bjöningarna* Lyr skal forandres til at vise Et-Lyn hver 3s. I øvrigt uforandret. 58° 15' 44" N. 11° 49' 49" E.

432. **Norge. Skagerrak. Arendal. Bukkeviskjær. Lyr slukkes midlertidig.**

(^a) Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren" Nr. 1. Kristiania 1915.)

Paa Grund af Reparation vil *Bukkeviskjær* Lyr være slukket fra 15de Juni til 1ste Juli d. A. 58° 29' 50" N. 8° 53' 30" E.

433. **Norge. Skagorrak. Lindenes. Lyr slukkes midlertidig.**

(^a) Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren" Nr. 1. Kristiania 1915.)

Paa Grund af Onbygning af Taarnet vil *Lindenes* Lyr være slukket fra 1ste Juni til 15de Juli d. A. 57° 58' 55" N. 7° 03' 10" E.

IV. **N.-lige Ishav og Nordsøen.**

434. **Nordsøen. Noord-Hinder Fyrskib NW. Vrag rapporteret.**

(^a) Bericht aan Zeevarenden" Nr. 54/520. 's-Gravenhage 1915.)

Damperen *Jan van Nassau* rapporterer at have observeret en afbrudt Mast, der sandsynligvis sad fast i et Vrag, c. 5 Sm NW. for *Noord-Hinder* Fyrskib. 51° 50' N. 2° 34' E.

435. **Norge. Jæderen. Koistenen. Lyr forandres. Taagesignal-Station oprettes.**

(^a) Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren" Nr. 1. Kristiania 1915.)

I 1915 vil *Festenen* Lyr blive anbragt i et nyt Taarn, og samtidig forandres det til at vise hvidt To-Lyn hver 20 s. I Taarnets underste Del tændes et Bliv, der viser hvidt Lys med En-Fornørkelsér over *Klansgrunden* og *Pigfla*, hvidt Lys med To-Fornørkelsér over *Skardenejgrunden* og rødt, fast Lys over *Borskol*.

Taagesignal vil blive givet med Horn, Et-Stød hver 15s. 58° 49' 30" N. 5° 30' 40" E.

(Kort Nr. 179.)

436. **Norge. Jæderen. Kvasholm Lyr. Taagesignal forandres.**

(^a) Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren" Nr. 1. Kristiania 1915.)

I 1915 skal Taagesignalet fra *Kvasholm* Lyr forandres til Taagesignal med Horn, Tre-Stød hvert Minut. 58° 32' 35" N. 6° 41' 15" E.

(Kort Nr. 179.)

437. **Norge. Egersund. Vidberødden. Lyr slukkes midlertidig.**

(^a) Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren" Nr. 1. Kristiania 1915.)

Paa Grund af Reparation vil *Vidberødden* Lyr være slukket fra 1ste Juli til 1ste Juli d. A. 58° 25' 05" N. 5° 59' 45" E.

438. **Norge. Farsund. Bremøerødden. Lyr slukkes midlertidig.**

(^a) Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren" Nr. 1. Kristiania 1915.)

Paa Grund af Reparation vil *Bremøerødden* Lyr være slukket fra 15de Juli til 1ste August d. A. 58° 03' 40" N. 6° 52' 35" W.

439. **England. Tynce. Vrag afmærket.**

(^a) Notice to Mariners" Nr. 252. London 1915.)

Vraget af Damperen *Albia* med Skonsten og Muster over Vandet ligger 1 Sm 140° (mislv. SE. t. S. 7/8 S.) fra Byret paa det S.-lige Molehoved ved Indløbet til *Tynce* Floden. En grøn Tønde mærket „*Wreck*“ er udlagt c. 460 m 72° (mislv. E. 1/8 N.) fra Vraget. Et Vragmærkeskib, der viser de sædvanlige Signaler, er udlagt c. 580 m 349° (mislv. N. 1/2 E.) fra Vraget, c. 55° 00' N. 1° 23' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/108. København 1915.)

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

440. **England. Portland Approach. Forbud.**

(^a) Notice to Mariners" Nr. 258. London 1915.)

a) Intet Skib og ingen Baad af nogen som helst Slags maa — hverken ved Dag eller ved Nat — bevæge sig N. for Linnien fra *Portland Bill* til *St. Albans Head*, med mindre de er paa Vej til *Weymouth* Ankerplads.

b) Intet Skib og ingen Baad af nogen som helst Slags maa færdes i Farvandet N. for en Linie fra *Portland Bill* til *Hoyes Nose* i Tiden fra Solnedgang til Solopgang.

Intet Skib og ingen Baad af nogen som helst Slags inden for dette forbudte Farvand maa staa til Søs under Taage, og de skal straks returnere til Kyst eller Havn, dersom de paa Vejen til Søs overfaldes af Taage.

Skibe og Fartøjer, som træffes i dette Farvand efter Mørkets Frenbrud, udsætter sig for Beskyddning.

Advarsel angaaende Skydning se „E. f. S.“ Nr. 5/111 for 1915. *Portland* ydre Bølgebryder: 50° 35' N. 2° 25' W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/187. København 1915.)

Selskabet har for Aflevering i Løbet af 1915 og 1916 kontraheret 8 ny Motorskibe og et femmastet Sejlskib med Dieselmotor, med tilsammen c. 61,624 Tons Lasteevne.
(Sluttet.)

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge har de fleste Markeder rettet sig noget, og navnlig maa det hilses med Glæde, at Kulfragterne er gaaet lidt opad igen over hele Linien. Efter saa mange Helligdage varer det jo altid lidt, inden Forretningerne kommer i Orden igen, og de vanskelige Telegrafeforhold, navnlig med oversøiske Pladser, gør fremdes deres Indflydelse gældende, men all ialt tør det nok siges, at Markedet og Udsigterne ligger bedre nu end for Paasken. Blandt de sidste Befragtninger skal vi nævne:

Østen. Ris fra Birma 70/ Aleksandria, 75/ én, 77/6 to Havne U. K., 80/ Montreal, Saigon 80/ Marseille, Maj. Kalkutta c. 77/6 Dødvægtsbasis udsøgt Havn U. K., April/ Maj.

Middelhavet. Erts 8/9 Hornillo Bay/Cardiff (2,800), 12/6 Glasgow (3,500—4,500), 14/6 Benisaf/Garston (3,000). Fra Huelva 12/ nordlig U. S. Havn eller Golfen (5,000), fri Despatch, April. Fosfat Sfax/Dublin eller Belfast 17/ (3,500). Erts fra Bilbao 10/6 Newport, 13/9 Tyne Dock (3,400) Salt 29/ Torreveja/Santos (3,500).

Nordamerika. Tungt Korn fra Baltimore etc. 9/6 fransk Atlanterhavshavn, 9/9 Marseille, Havre 6/3 Avonmouth, 6/6 London. Kul Baltimore eller Virginia 39/ à 39/6 River Plate. Planker Halifax eller St. John 130/ Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, Maj. Korn Golfen/Marseille 10/7½, Maj, 11/4½ Vestitalien, 1.—15. Maj. Timecharter 13/ à 13/6 Dødvægt én eller to Vestindien-Rundture.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen 67/6 U. K., 70/ fransk Atlanterhavshavn, 72/6 Middelhavet, Maj. 62/6 U. K. pr. 20. Juni—15. Juli.

Østersøen. Der noteres nu en Del Laster fra Sverige, og der noteres Hfl. 28 à 30 D. B. B. til Holland. For vaad Træmasse noteres c. 12/6 à 13/6 Gelle Distrikt til Østkysten. For D. B. B. Floorings etc. omkring 70/ til London.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 14/ à 15/ til Danmark for 1,500—2,000 Tons Baade, 17/ à 18/ Østsværig, 13/6 Rouen, 15/ Bordeaux, 21/ Oporto (1,700), 23/ Cette (2,300), c. 30/ Vestitalien, 21/ Las Palmas. Fra Cardiff eller Newport Pres. 13/ St. Nazaire, 14/ Nantes, 15/ Bordeaux, 21/ Marseille, 16/ Lissabon (3,200) med 500 Tons daglig Losning, 20/ Genua, 26/6 River Plate.

Skrevet den 13. April 1915.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe da bliver det næsten vanskeligere at placere den aabne Tonnage indenfor de ret begrænsede Omraader for Sejlads. Tyskland har gennemgaaende mindre Interesse, hvortil ogsaa bidrager den lave Kurs for Mark, og at slutte paa Forhaand er ret vanskeligt og nærmest ugørligt, hvis man vil sikre sig en nogenlunde Ekspedition. Sverige er uden Forandring med Mangel paa prompte Trælaster, men derimod rigeligere Udbud af Sten til Tyskland; der er sluttet bl. a. til Lübeck fra Halmstad 4 Mk. og fra Falkenberg 4¼ Mk. og fra sydsvenske Pladser til noget højere Rater. Danmark har fra Provinserne haft nogle flere Laster, bl. a. flere Havre- og Hvedeladninger til Kjøbenhavn. I Kjøbenhavn blev det i Begyndelsen af denne Uge lidt livligere ved Ankomsten af nogle Importdampere; der sluttedes for Soyakager og Soyaskraa til fynske og jyske Havne til Minimalrater;

endvidere Majs til Aarhus 15 Øre. Byg til Ebeltoft 3½ Kr., Tuborg 2 Kr., Bomuldsfrøkager til Rønne 4¼ Kr. Der udbydes endnu flere Majsfadninger derfra til forskellige sjællandske og lollandske Havne.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Efter den danske Krigsforsikrings Forskrifter skal danske Skibe gaa Nord om Shetlandsøerne. Det er imidlertid hæudet, at Skibe, som har været beordret til Stornoway for Undersøgelse, der har faaet Tilladelse til at fortsætte Rejsen Øst efter med Paalæg om at gaa igennem ved Fair Hill. Hvad skal et Skib gøre i et saadant Tilfælde, og hvorledes vil Krigsforsikringen stille sig i Tilfælde af, at Havari indløber ved Paasejling af Miner eller lignende?

Ærbudigst

Skibsfører.

Sv.: Efter at vi i denne Anledning har henvendt os til »Krigsforsikringen for danske Skibe«, har vi fra denne modtaget en saalydende Skrivelse:

»Foranlediget ved Redaktionen's ærede Skrivelse af 6. ds. med Bilag, som herved tillagesendes, skal vi tillade os at meddele, at vi altid paa vore Policer efter at have angivet Ruten, som skal følges, tilføjer: »Engelske Krigsskibes Anvisninger skal følges«. Hvis et Skib derfor i Stedet for den af os opgivne Rute følger en Rute, som er anvist af engelske Krigsskibe eller eventuelt af engelske Autoriteter i en Havn, som anløbes paa Rejsen, vil det selvfølgelig være dækket ved vor Police. Det hænder ofte, at Skibet af engelske Autoriteter faar opgivet Ruter, som er forskellig fra dem, vi har fastsat i Policen, og saadanne Skibe vil altid være dækket, forudsat at den af de engelske Autoriteter opgivne Rute følges. Men der vil eventuelt kunne blive Tale om et Pramietillæg, for saa vidt Skibet f. Eks. dirigeres gennem Kanalen i Stedet for ad Ruten Nord om «

Krigsforsikringen for danske Skibe

B. Dreyer.

Generalforsamlinger.

Det dansk-franske Dampskibsselskab

har afholdt Generalforsamling i Hotel Phoenix under Ledelse af Overretssagfører Friedrichsen.

Den korresponderende Reder, Hr. A. N. Petersen, aflagde

Beretning om Virksomheden

og udtalte bl. a.:

Paa forrige Generalforsamling blev der forudsagt, at Regnskabsaaret 1914 næppe vilde komme paa Højde med de to foregaaende Aar, men at der dog turde forventes jævn god Fortjeneste, saa at de tidligere Aars 10 pCts Udbytte kunde opretholdes, særlig i Betragtning af de store Henlæggelser. Resultatet er blevet som ventet, men ganske vist beror det helt og holdent paa Tilfældigheder; Aaret har jo formet sig paa en helt anden Maade end forudsat. Første Halvdel forløb normalt, men da Krigen kom, blev alt kaos, og i vore hjemlige Farvande standsede al Skibsfart; først da Sindene havde vænnet sig til Tanken om en Verdenskrig, blev der gjort Skridt til Dannelse af en midlertidig Krigsrisiko-Forsikring, som senere erstattedes af en anden, oprettet med Statens Hjælp; og lidt efter lidt kom Skibsfarten da atter i Gang til Fragter, som med alle Ekstraudgifter i Betragtning, var noget bedre end for Krigen. Der kom dog atter Tilbagegang i Fragterne, og i Oktober og første Halvdel af November var de kun lidet lønnende. Saa begyndte imidlertid en rask Stigning, som har fortsat sig til Dato, og som lader sig forklare ved Industriens Opliven efter den første Lammelse, og samtidig Udlømning af de europæiske Korn- og Foderstofforraad, hvilket fremkaldte en vældig Efterspørgsel fra Amerika og havde til Folge, at hele Flaader af Skibe dirigeredes over Atlanterhavet, derimellem en Del, som ellers er beskæftiget i vore hjemlige Farvande, hvilket jo igen paavirkede Fragterne herhjemme. Samtidig har den engelske og franske Regering i Krigsøjemed lagt Beslag paa en meget stor Tonnage, og endelig har de lange, besværlige Rejser og lange Ophold i Havnene forringet den forlaandenverende Tonnages Transportevne, og man kan ikke i Øjeblikket se, hvorfra en Nedgang i Fragterne skulde komme. Forholdene er jo imidlertid underkastet bratte Svingninger, saa at man gør bedst i at være forberedt paa noget af hvert, medens man dog samtidig kan haabe, at Aaret vil komme til at opvise en Fortjeneste for Skibsfarten, som ikke har været kendt i en lang Aarrække.

Selskabets Skibe har været beskæftiget i Fart paa Øster- og Nordsøen samt Middelhavet og har været forskaaret for større Havarier. »Slesvig« gennemgik i Begyndelsen af Aaret sin Survey; »Normandiet« fik i Begyndelsen af Aaret sit aarlige Eftersyn sam-

tidig med Reparation af en Kollisionsskade og ved samme Løjlighed udførtes en Del Forbedringer; »Bretagne« var i Aarets første Kvartal beskæftiget i Timecharter paa gode Betingelser, men ved Krigens Begyndelse, da den laa med Træløst inde for fransk Havn, fik den et maanedlangt Ophold, og da den senere kom ind til svensk Østersøhavn og dér havde indlastet en Ladning Props, begyndte tyske Krigsskibe at opbringe neutrale Dampere med saadan Last, og for at undgaa Opbringelse maatte Propslasten da udlosses, og disse Uheld har i væsentlig Grad paavirket Skihets Fortjeneste.

Regnskabet balancerer med Kr. 124,577.93. Overskudet har været Kr. 92,792.59, der fordeles saaledes: Aktionærerne faar 10 pCt. af Kr. 315,000, Kr. 31,500, til Reserve- og Amortisationsfondet henlægges Kr. 60,000 og til næste Aar overføres Kr. 1,292.59.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Direktør **Vestberg**, der afgik efter Tur. Revisorerne genvalgte.

Den korresponderende Reder meddelte, at man paa tænkte at sælge Selskabets ældste Skibe, »Normandiet«, der er 38 Aar, og at man kunde betragte Salget som saa godt som sikret. Bestyrelsen vilde da gerne have Bemyndigelse til, naar Løjlighed frembød sig, at købe et andet.

Det asiatiske Kompagni

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører **Siesby**.

Bestyrelsens Formand, Grosserer, Landstingsmand **Holger Petersen**, aflagde Beretning, idet han henviste til den udsendte Beretning.

Beretningen giver jo et Overblik over Kompagniets forgrenede Virksomhed, som er fremstaaet indenfor selve Kompagniets Omraader for at danne en formaalstjenlig Vekselvirkning, og Resultaterne, som gennem Aarene er opnaaet derved, tør i sig selv være den bedste Maalestok for Fremgangsmaaden.

Af Regnskabet vil det — sammenholdt med de foregaaende Aars Regnskaber — fremgaa, at der har været et tiltagende Driftsoverskud for de sidste 5 Aar af fra 700,000 til 1,100,000 Kr. pr. Aar, saaledes at der er en Stigning fra 1910 til i Aar paa c. 4 Mill. Kr., og det vil ligeledes ses, at foruden konstant Udbytte til Aktionærerne har Ledelsen været beflettet paa at konsolidere Selskabet paa forskellig Maade udover det, Tallene giver Oplysning om, særlig ved at anlægge og oparbejde Foretagender, som kan betegnes som Fremtidsaktiver. Her skal jeg paapege, at det ogsaa kan betragtes som en særdeles vigtig Konsolidering, at Kompagniets Flåde, som det fremgaa af Beretningen, er blevet yngre trods det, at Kompagniet er blevet ældre, og den staar til Bogs for et meget moderat Beløb pr. Ton, hvilket ikke alene skyldes de rigelige Afskrivninger, men den Politik, Kompagniet følger ved Salg af ældre Skibe og ved at erstatte disse med tidssvarende Tonnage.

Selve Regnskabet giver Oplysning om den Konsolidering, der er foregaaet ved Opsparing af Reservefond, og dertil skal jeg føje, at siden det blev vedtaget at oprette en Pensionsfond, er denne nu en Million Kroner, og det er Hensigten yderligere i Fremtiden at forøge Fonden til Fordel for Kompagniets veltjente Personale.

Formanden gik derefter over til Regnskabet, der som bekendt udviser et Nettooverskud af Kr. 5,047,000. Aktionærerne faar 10 pCt., Reservefonden 1½ Mill. Kr., hvorved den kommer op paa 10 Millioner eller 40 pCt. af Aktiekapitalen, Tantiømer til Bestyrelsesraad og Direktion og Funktionærer udgør i Følge Lovene Kr. 670,000, hvoraf Bestyrelsesraad og Direktion afgiver 135,000 Kr. til Pensionsfonden, der derved bringes op paa 1 Mill. Kr., og til Rest bliver Kr. 496,962 til Overførelse paa næste Aars Regnskab.

For Regnskabet gaves Decharge, og til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Konferensraad **A. Heide**.

Det helsingørske Dampskibsselskab

har afholdt Generalforsamling.

Beretningen aflagdes af Kontorchef **Jansen**, der omtalte Salget af Damperen »Kronborg« for 107,000 Kr. paa et Tidspunkt, hvor man undgik en omfattende Reparation. Man havde derefter kunnet afvikle hele Bankgælden samt en Del af den løse Gæld.

Selskabets anden Baad »Væring« havde i 1914 gennemgaaet Klassifikation, men laa ved Krigens Udbrud uheldigvis i Petrograd. Den kom først fri i September og havde derefter foretaget en Rejse paa Amerika. Overskudet var som Følge heraf ikke særlig stort, men Gælden var dog nu reduceret til Resten af Partialobligationslaanen, 30,000 Kr.

Saaframt »Væring« sluttedes i Time-Charter, saaledes som der totes Forhandlinger om, vilde Selskabet, om Krigen ellers ikke medførte Standsninger, nu gaa bedre Tider i Mede.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Direktør **P. de Nully Brown** og til Revisorsuppleant Direktør **Bexhøft**.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører **C. Winther**.

Bestyrelsens Formand, Grosserer **A. Collstrop**, aflagde Beretning og Regnskab:

I det forløbne Aar har Værftet været godt beskæftiget, baade med Nybygninger og Reparationsarbejde. Dokkerne har næsten hele Aaret været fuldt optaget. Bestyrelsen og Direktionen har deres Opmærksomhed rettet paa en mulig Udvidelse af Værkstederne, der viser sig nødvendig for nogenlunde at kunne tilfredsstille vor store Kundekreds. Vort Selskab har opnaaet et godt Navn saavel i Indland som i Udland,

hvilket fremgaa af de mange Forespørgsler, der stilles os, og de mange Ordre vi modtager paa saavel Reparationer som Nybygninger.

Vi er fuldt optaget af Reparationer og Nybygninger, for disse sidste Vedkommende indtil Efteraaret 1916.

I Henhold til den tidligere tagne Beslutning er Aktiekapitalen udvidet med 250,000 Kr., til 1½ Millioner.

Arbejdsforholdene har i det hele været rolige i det forløbne Aar. Af Nybygninger er der i det forløbne Aar fuldført og afleveret i alt 7 Stk.

I Ordre og under Bygning har vi 14 Dampere.

I Dokkerne har der i alt været indsat 280 Skibe imod det foregaaende Aar 251 Skibe, og den samlede Indtægt af Dokkerne har været Kr. 112,910 imod det foregaaende Aar Kr. 83,312.

Driftsoverskudet for 1914 har været Kr. 581,564. Netto-Overskudet Kr. 347,284.

Kr. 50,000 afskrives paa Værftet. Paa Maskiner og Flydedokker afskrives Kr. 84,335. Paa Inventarkonto afskrives Kr. 32,344. Til Reservefonden henlægges Kr. 17,237, hvorefter denue Konto er steget til Kr. 148,832. Til Aktionærerne udbetales 8 pCt. eller Kr. 120,000.

For Regnskabet gaves Decharge, og til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Kaptajn, Direktør **Kay Reinhardt**.

Dampskibsselskabet Højndal

har under Ledelse af Generalkonsul **Hecksher** afholdt Generalforsamling.

Den korresponderende Reder, **Martin Carl**, mindedes afdøde Kaptajn **Knudsen** og aflagde Beretning.

Aaret 1914 har særlig for vort Vedkommende været stærkt præget af Verdenskrigen.

Den 1ste Halvdel af Aaret var Fragterne overalt meget lave, og Rejserne baade paa Middelhavet og Nord- og Østersøen gav kun meget ringe Overskud. Ligesom i de tidligere Aar var der sluttet en Del Kontrakter for Trærejser fra Østersøhavnene og Archangel til forholdsvist lønnende Fragter, men disse blev annullerede, da Krigen brød ud.

Store Forsinkelser har hæmmet Farten, og i Oktober maatte 3 af vore Skibe, der havde lastet Props i Sverig til England, opløse disse Ladninger, da Tyskland pludselig uden Varsel begyndte at opbringe Skibe med Propsladninger til England.

Udgifterne ved alle disse uberegnelige og uheldige Ophold gav et Tab af c. 58,000 Kr. — foruden Driftstabet ved den tabte Tid — men hertil kom saa Tabet ved »Kamma«s Forlis i September.

Kaptajnen paa dette Skib havde faaet tydelige, af ham anerkendte, Ordre til paa Rejsen fra Odense til England at gaa op til Norges Kyst og derfra over til Skotland, men satte en Kurs, der førte ned dér, hvor han var advaret imod at komme.

»Kamma« var ikke forsikret mod Minefare, og denne var faktisk ogsaa udelukket paa den Rute, Skibet havde Ordre til at gaa; der er heller ikke før eller efter »Kamma«s Forlis gaaet noget Skib ned ved Minesprængning paa denne Rute.

Fragterne har i de sidste Maaneder af Aaret været stadig stigende, men samtidig er alle vore Udgifter til Hyre, Proviant, Kul, Assurance o. s. v. ogsaa gaaet betydeligt op.

Ved So- og Handelsretten har vi faaet tilkendt 32,000 Kr. i Erstatning, fordi en anden Damper i 1912 trykkede Damperen »Annie« paa Grund.

Aarets Overskud inklusive Saldo fra 1913 udgør Kr. 590,152. Bestyrelsen foreslaar, at der heraf henlægges Kr. 350,000 til Reservefondet samt at udbetale et Udbytte af 8 pCt.

For Regnskabet gaves Decharge, og til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Overretssagfører **Werner** og valgtes Kaptajn **Jacob Møller** i Stedet for afdøde Kaptajn **Knudsen**.

Dampskibsselskabet Viking

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører **Axel Olsen**. Den korresponderende Reder, Direktør **A. O. Anderson**, aflagde Beretning.

Paa sidste Aars Generalforsamling gav man en udforlig Fremstilling af den Sag, som i Antwerpen verserede mod Selskabet i Anledning af Godtgørelse til en tilskadekommen Stevedoreformand, idet man samtidig fremhævede, at man ansaa den til Selskabet stillede Fordring for saa ubillig og uretfærdig, at man ikke kunde føle sig hverken berettiget eller forpligtet til frivilligt at underkaste sig en i et fremmed Land afsagt Dom, der maatte give Sagsøgeren Medhold i en saa ublu Fordring.

Bestyrelsen maatte derfor under de givne Forhold se sig nodsaaget til at foretage ekstraordinære Skridt og i Viking kun lade tilbage den Baad, der havde forvoldt den omdisputerede Skade — ikke for at fragan det Ansvar, der eventuelt ved dansk Domstol maatte blive paalagt Selskabet i den omhandlede Sag, men for at træffe Dispositioner, der kunde muliggøre Skibenes uhindrede videre Drift og beskytte de i disse interesserede Kapitaler.

Som det fremgaa af det udsendte Regnskab har man derfor solgt de tre Skibe »Bjørn«, »Vagn« og »Leif« og kun beholdt Dampskibet »Ulff« tilbage i Selskabet.

Af Regnskabet fremgik, at Nettooverskudet var Kr. 67,933, hvoraf Aktionærerne faar Kr. 67,500 eller 10 pCt. Reservefonden andrager Kr. 670,901, som afskrives paa Kapitalkontoen. Der gaves Decharge, og til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Grosserer **Franz Norstraud**.

Dampskibsselskabet Vendila

har den 30. I. M. afholdt Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører J. Gelling.

Forretningsforeeren, Skibsreder H. Christensen allagde Beretningen:

1914 begyndte daarligt for det hjemlige Markeds Vedkommende, saa daarligt, at vi for de to mindste Baade, som er for smaa til Langfart, saa os nødsaget til Oplægning som det billigste.

De større Baade sendte vi i Fart paa Afrika, Middelhavet og Sortehavet, hvor vi, som jeg meddelte paa sidste Generalforsamling, forud havde sikret os en Del Beskæftigelse til ret lønnende Rater. Disse Rejser gav ogsaa tilfredsstillende Resultater.

Krigens Udbrud den 1ste August standsede foreløbig næsten al Handel og Skibsfart, og vi lod flere Baade oplægge her.

Ikke en eneste af vore Baade slap for Ophold eller Oplægning paa Grund af Krigen.

Oktober og November gav stigende Fragter, men det var først December-Fragterne, som, naar man var nogenlunde heldig med Rejsernes Udførelse, bragte Fortjenester, der stod i Forhold til den risikable Sejlads.

Selskabets Damper »Alfred Hage« blev den 18. Oktober paa Rejse fra Haparanda til Hull med Props indbragt til Swinemünde af en tysk Krydser.

Priserettens Dom er sammen med flere af samme Art appelleret til Overpriseretten i Berlin, hvor Sagerne vil komme for i April Maaned. For om muligt at faa Skibet udlost, er der Forhandlinger i Gang, mellem Krigsforsikringen og de tyske Autoriteter om at loslade Skibet paa Betingelse af, at Krigsforsikringen deponerer et Beløb svarende til Skibets Taksationssum, og vi haaber, at »Alfred Hage« loslades i Løbet af en Ugestid.

De fire tidligere Cimbria-Baade har hidraget med et Driftsoverskud af 184,400 Kr. til det foreliggende Resultat.

Hvad 1915 angaar, er Skibene foreløbig anbragt til gode Rater, og kan vi vedblivende faa Lov til at sejle som hidtil, kan man vente et særdeles tilfredsstillende Resultat.

For Regnskabet, der udviser et Nettooverskud paa 251,719 Kr., hvoraf Aktionærerne faar 135,000 Kr. eller 9 pCt., gaves Decharge, hvorefter Grosserer Chr. J. Kampmann genvalgte som Medlem af Bestyrelsen.

De Carl'ske Dampskibsselskaber

holdt den 25. I. M. Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Axel Olsen.

Direktør A. O. Andersen allagde Beretningen, hvoraf vi anfører følgende:

Det udtaltes i Fjor, at Selskaberne med Ro kunde imodese Fragtmarkedets Udvikling, idet vi Aaret 1913 — forinden det store Fald i Fragtraterne indtraadte — havde forudhæftiget en meget stor Del af vor Tonnage saavel for Sommer- som for Vinterbeskæftigelse. Den Situation, der opstod ved Krigens Udbrud, havde derfor en meget indgribende Betydning for vore Selskaber, i Særdeleshed da vore Kontrakter hovedsagelig var hasoret paa Fart paa russiske, engelske og franske Havne. Driften i Aarets første Halvdel kunde ganske vist fremvise efter Forholdene meget tilfredsstillende Resultater, men disse blev selvfølgelig meget forringede og Forholdene i det hele aldeles forrykkede ved Krigens Udbrud, da næsten hele Flaaden var engageret til krigsførende Magters Havne.

Tre Skibe var paa Rejse fra England til Kronstadt og Petrograd med Kul- og Koks-Ladninger. Vi standsede Skibene paa Kjøbenhavns Red for at afvente Situationens Udvikling, og ved Krigens Udbrud købte vi disse tre Ladninger af de engelske Afskibere og solgte dem senere til danske Forbrugere med en for Selskaberne god Fortjeneste.

Foruden store Tidstab led Selskaberne Gorm og Carl Tab ved, at vi maatte lade tre Dampskibe — efter at de i det nordlige Sverige havde indlastet Props for engelske Østkysthavne — anløbe Norrköping og dér atter opløse de indtagne Ladninger for at undgaa at blive standsede af de tyske Flaademyndigheder.

Hele Flaaden er nu i en fortrinlig Stand, efter at flere Skibe er bleven repareret efter Havarier eller har gennemgaaet Surveys.

Alt i alt maa man sige, at Resultatet af Aarets Drift er bedre, end man havde Grund til at vente, saaledes at Bestyrelsen har den Glæde at kunne foreslaa Generalforsamlingen et Udbytte i de tre Selskaber, der er lig det sidste Aar udbetalte.

De i de tre Selskabers Status under »Interesse i andre Foretagender/« opførte Tal indeholder de Beløb, med hvilke Selskaberne er interesseret i de to Foretagender i Helsingør: »Helsingør Bunkerkul Forsyning« og »Helsingørs Skibsprovianterings Depot«, der begge har givet tilfredsstillende Resultater.

Selskaberne staar godt rustet til at møde Fremtiden; den forløbne Del af Aaret har givet tilfredsstillende Resultater, men Forholdene kan under den alvorlige Situation let forandres til det værre, og de meget betydelige forhøjede Driftsudgifter er steget yderligere.

Direktøren allagde derefter Regnskaberne. Aktionærerne i Gorm og Carl faar 10 pCt., i Skjold 8 pCt., medens der henlægges henholdsvis 202,000 Kr., 129,000 Kr. og 139,000 Kr. til Reserve- og Amortisations-Konto.

Fabrikant Mösserschmidt takkede Bestyrelsen for den udmærkede Ledelse af Selskaberne og fremhævede navnlig Gorms fortrinlige Status.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter man vedtog en af Direktionen foresnaet Form for Assurance.

Til Medlem af Bestyrelserne genvalgte Driftsinspektør G. A. Jørgensen.



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'rr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

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

Tuborg Øl
og *Tuborg Mineralvande*
kan paa Grund af deres ypperlige
Kvalitet og store Holdbarhed særlig
anbefales til Skibsproviant.

Tuborgs Depot: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kjøbenhavn 6./4. — Amalienborg ank. Petrograd 28./11. — Brattingsborg afg. Helsingør 9./4. — Borglum pass. Skagen 10./4. — Dausborg afg. New York 2./4. — Elsborg ank. Ardrossan 26./3. — Flynderborg afg. Trondhjem 10./4. — Guldborg ank. Seaham 5./4. — Gurre afg. Newport News 23./3. — Hammershus ank. Kirkwall 3./4. — Harrildsborg afg. Leith 10./4. — Jelling afg. Dunston 10./4. — Jømsborg afg. West Hartlepool 10./4. — Jungshoved afg. New York 27./3. — Jægersborg ank. Kjøbenhavn 11./4. — Kallundborg ank. Sunderland 7./4. — Kalo ank. Oran 6./4. — Klampenborg ank. Kjøbenhavn 2./4. — Kronborg ank. Blyth 29./3. — Lejre pass. Newport News 24./3. — Næsborg pass. Hirtshals 9./4. — Randedsborg afg. Kjøbenhavn 9./4. — Rosenborg ank. Tenerife 4./4. — Skanderborg pass. Skagen 9./4. — Skodsborg ank. Aberdeen 6./4. — Spigerborg ank. Ardrossan 26./3. — Stegelborg ank. Cadiz 9./4. — Stjerneborg afg. Seaham 10./4. — Søborg ank. Baltimore 1./4. — Tuborg ank. Bathurst 6./4. — Taarnborg pass. Hirtshals 9./4. — Ulfborg ank. Nykjøbing F. 31./3. — Uranienborg pass. Las Palmas 5./4. — Ørkild pass. Norfolk Va. 11./4.

Vesterhavet. Yrsa, Larsen, ank. Blyth 11./4. — Ulla, Hansen, ank. Liverpool 11./4. — Nexos, Iversen, pass. Dunge Ness 11./4. for Cartagena. — Nordsoen, Nielsen, afg. Faskrudfjord 12./4. til Liverpool. — Nancy, Pedersen, ank. Methil 11./4. — Børtha, Degn, afg. West Hartlepool 10./4. til Runcon. — Stella, Schiff, ank. Kjøbenhavn 10./4. — Olga, Christensen, ank. Runcon 10./4. — Fylla, Thomsen, afg. Liverpool 9./4. til Stockholm. — Luger, Skou, ank. London 9./4. — Marie, Nielsen, afg. Halmstad 11./4. til Lowestoft. — Karla, Winther, afg. Esbjerg 10./4. til Sunderland. — Dagmar, Sørensen, ank. Swansea 9./4. — Anna, Winslow, ank. Odense 10./4. — Valborg, Jepsen, ank. Aarhus 9./4. — Laura, Thøgersen, ank. Halmstad 9./4. — Cito, Toft, afg. Setubal 7./4. til Bodø. — Nora, Jensen, ank. Kjøbenhavn 7./4. — Ellen, Hansen, ank. Barcelona 7./4. — Rigmor, Uldall,

ank. Granton 6/4. — Thyra, Lund, ank. Göteborg 5/4. — Johanne, Mikkelsen, ank. Liverpool 6/4.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, ank. Hull 12/4. — Johan Siem, Wittenkamp, afg. Charleston 25/3. til Aalborg. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Newcastle 30/3. — Russ, Petersen, afg. Norfolk 6/4. til Aalborg. — Vladimir Sawin, Pelle, ank. Helsingør 27/3. — Michael Outchoukoff, Nielsen, afg. Savannah 27/3. til Horsens. — Generalkonsul Pallisen, Folkenberg, afg. Norresundby 24/3. til Buenos Aires. — Vladimir Roitz, Olsen, ank. Kjøbenhavn 10/4. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Aarhus 13/4. — Newa, Dahl, ank. Kalundborg 9/4. — Freja, Harboe, afg. Port Glasgow 25/3. til Tybec Road.

Det østasiatiske Kompagni. Bandon ank. Kjøbenhavn 23/3. — Bintaug afg. Singapore 31/3. hjemg. — Selandia puss. Boness 9/4. hjemg. — Chumpon ank. Kirkwall 6/4. hjemg. — Fionia ank. Kjøbenhavn 9/4. — Rhodesia afg. St. Thomas 31/3. hjemg. — Siam afg. Colon 31/3. hjemg. — Panga ank. Acapulco 3/4. hjemg. — Transvaal ank. Aarhus 11/4. hjemg. — Arabien afg. Vladivostok 9/4. hjemg. — Annam ank. Hull 11/4. hjemg. — Indien afg. Sydney 24/3. hjemg. — Kina ank. Savannah 25/3. udg. — Panama ank. Port Arthur 9/4. udg. — Cathay ank. Newcastle 12/4. udg. — Magdala afg. Shanghai 12/4. udg. — Falstria afg. Glasgow 6/4. udg. — Samui ank. Colon 20/3. udg. — Julandia pass. Gibraltar 8/4. udg. — Tranquebar ank. Kristiania 10/4. udg. — Tongking ank. Norresundby 12/4. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Norfolk 8/4. hjemg.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Oran 10/4. — Martha, Christensen, afg. Glasgow 9/4. — Elna, Rathje, ank. Arzew 13/4. — Therese, Pedersen, afg. Arzew 10/4. — Harriet, Larsen, ank. Oran 11/4. — Dagny, Therkildsen, afg. Castellion 30/3. — Simone, Olesen, ank. Garston 8/4. — Jeanne, Olsen, afg. Glasgow 3/4. — Vera, Riso, afg. Glasgow 1/4. — Daisy, Jørgensen, ank. Tynen 12/4. — Anine, Hjorth, ank. St. Propes 13/4. — Betty, Leth, afg. Baltimore 11/4.

Skandia. Rødfaxe, Petersen, afg. Kjøbenhavn 28/3. til Baltimore. — Guldfaxe, Petersen, afg. Aarhus 12/4. til Kjøbenhavn. — Skinfaxe, Weichardt, afg. Kjøbenhavn 22/3. til Baltimore. — Rimfaxe, Petersen, ank. Göteborg 12/4.

Dania. Mary, Clausen, ank. Ystad 12/4. — Ely, Lorentzen, afg. Savannah 1/4. til Kjøbenhavn. — Nelly, Clausen, afg. Kalundborg 12/4. — Lilly, Bang, afg. Aalborg 10/4. til Blyth. — Alexy, Duhn, ank. Trondhjem 13/4. — Dagny, Sørensen, ank. Risor 9/4.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn. Rolf ank. Tynen 11/4. — Freja ank. Elswick 12/4. — Hans Jensen afg. Kirkwall 7/4.

Brix Hansen & Co. John, Mathiesen, ank. Leith 11/4. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Leith 12/4. — Nordpol, Nielsen, ank. Leith 9/4. — Fanny, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 11/4.

Orion. Sirius afg. Troon 6/4. til Baltimore. — Orion ligger i Baltimore.

Thurs. Petrine Hansen, Hansen, ank. Odense 10/4. — Peter Bom, Jørgensen, ank. Nyborg 11/4.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Aarhus Red 5/4. — Energi, Jensen, ank. Ystad 6/4.

Sejlskibe.

Svendborg. Yrsa, Sørensen, ank. Granton 3/4. — Emanuel, Larsen, ank. Frederikstad 4/4. — Sophie, Hansen, ank. Frederikstad 4/4. — Otto, Klug, ank. Montrose 6/4. — C. Rasmussen, Hansen, ank. Horten 5/4. — Noah, Jørgensen, ank. Tonsberg 4/4. — Haabet, Andreasen, ank. Kragerø 5/4. — Hans Ditlev, Staugard, ank. Ronneby Red 3/4. — G. R. Berg, Hvenguard, ank. Holmstrand 6/4. — Venus, Hansen, ank. Falkenberg 7/4. — Cornwall, Petersen, ank. Aalborg 9/4. — Carl, Clemmensen, ank. Limhamn 8/4. — Fulvia, Petersen, ank. Langesund 8/4. — Falken, Rasmussen, ank. Frederikstad 9/4. — Constance, Hansen, ank. Kristiania 12/4. — Hans Emil, Skov, ank. Halmstad 11/4. — Elise, Andreasen, ank. Kristiania 12/4.

Æra. Esther, Vilhelm, er ank. Paimpol. — Rosenhjem, Rasmussen, er ank. Fuglefjord (Færoe). — Rise, Bager, er ank. Cadiz. — Saturn, Nielsen, er ank. Cadiz. — Freya, Albertsen, ank. Kragerø 4/4. — Nicoline, Hansen, ank. Falkenberg 5/4. — Nauta, Starke, afg. Lissabon 5/4. til Kjøbenhavn. — Æro, Friis, ank. Kragerø 5/4. — Seierskransen, Lauritzen, ank. Kragerø 5/4. — Jørgen Olsen, Nielsen, ank. Uddevalla 5/4. — Caroline Kock, Rasmussen, ank. Cardiff 3/4. — Hamlet, Rasmussen, ank. Rochefort 2/4. — A. H. Friis, Hansen, ank. Stege 3/4. — Idun, Rasmussen, ank. Travemünde 3/4. — Abba, Hansen, ank. West Wemyss 3/4. — Marie, Raahauge, ank. Frederikstad 4/4. — Pampa, Thorsteinson, ank. Aalborg 5/4. — Claudia, Aaberg, pass. Gibraltar 2/4. p. R. t. Savona. — Kirstine, Rasmussen, ank. West Wemyss 4/4. — Gloria, Kromann, ank. Rudkjøbing 6/4. — Bonavista, Christensen, afg. Kjøbenhavn til Island. — Alca, Albertsen, ank. Sandefjord 6/4. — Herkules,

Bager, ank. Travemünde 6/4. — Laurits, Folmer, ank. Masned-sund 6/4. p. R. t. Stege. — Ceres, Bager, ank. Flensborg 7/4. — Svip, Jensen, ank. Halmstad 7/4. — Hekla, Fabricius, ank. Cardiffs Red 6/4. — Skirner, Rasmussen, ank. Thorshavn 7/4. — Arietis, Andersen, ank. Dysart 7/4. — Svalen, Rosenbeek, ank. Morleix 7/4. — Albertine, Madsen, ank. Travemünde 7/4. — Nielsine, Christensen, ank. Varberg 7/4. — Emma, Mortensen, ank. Kjøbenhavn 6/4. — H. C. Grube, Svane, ank. Barcelona 8/4. — Fredensborg Kishy, pass. Prawle Point 8/4. — Immanuel, Wintor, ank. Reykjavik 8/4. — Solon, Eriksen, ank. Aarhus 8/4. — Bolgen, Friis, ank. Kjøbenhavn 7/4. — N. E. Schmidt, Rasmussen, afg. Setubul til Ystad. — Minde, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 8/4. — Bien, Petersen, ank. Ronneby 9/4. — R. Fabricius, Hansen, afg. Cadiz 9/4. til Newfoundland. — Ansgar, Jørgensen, ank. Rio Grande do Sul 9/4. — Danmark, Andersen, ank. Frederikshavn 10/4. — Laura, Jensen, afg. Kirkwall 9/4. til Frederikssund. — Adele, Weber, ank. Wismar 8/4. — Karen, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 10/4. — Mars, Olsen, afg. Granton 9/4. til Ærskjøbing.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 15. April 1915. — Det østasiatiske Kompagni. (Fort-sat.) — Fragtmarkedet — Spørgsmaal og Svar. — Generalforsamlinger. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns uofficielle Børskurs.

Aktieselskabet Dansk Søfartstidende

afholder sin aarlige Generalforsamling Tirsdag den 20. April d. A. Kl. 1 paa Selskabets Kontor St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden. Kjøbenhavn, den 31. Marts 1915.

Bestyrelsen.

Kjøbenhavns uofficielle Børskurs d. 14. April 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	116 ¹ / ₂ — 117	116 ³ / ₄	117
Danmark	132 ¹ / ₂ — 132	133 ¹ / ₄	134
Norden	125 — 124	124 ¹ / ₄	124 ¹ / ₂
Carl	134 — 133 ³ / ₄	138	136 ¹ / ₂
Dannebrog	157 — 158	158 ¹ / ₂	159
Skjold	116 — 115 ¹ / ₂	115 ¹ / ₂	115 ¹ / ₂
Urania	—	40	45
Dampsk. af 1896	142 ¹ / ₄ — 143 ¹ / ₂	143	143 ¹ / ₂
Heimdal	148 — 147 ¹ / ₂	150	150 ¹ / ₂
Gorm	145 — 144	145	145 ¹ / ₂
Neptun	140 — 139 ¹ / ₂	139 ¹ / ₂	139 ¹ / ₂
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab			
Stats- og Kredittoren. Obligationer.			
3 ¹ / ₂ % Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk. 1. Afd. 1. S.		—	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvns. Kreditf.		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — — — 2. Serie. . .		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — — — 1. — . . .		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf.		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — — — 7. — . . .		—	—
3 ¹ / ₂ % — — — 6. — . . .		—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.		—	—

	Gjort til	Køber	Sælger
Aktier.			
Nationalbank			
Privatbank	100 ¹ / ₂	100 ¹ / ₂	100 ³ / ₄
Landmandsbank	123	123	124
Handelsbank	139 ¹ / ₂	139 ¹ / ₂	139 ³ / ₄
Kbhvns. Laane- og Diskontobank		86 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	265 — 264 ¹ / ₂	262 ¹ / ₂	263
Burm. & Wain	93 ¹ / ₂ — 94 ¹ / ₂	94	94 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	154 — 154 ³ / ₄	154 ¹ / ₂	156 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnak		—	—

Møller & Rée,

Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Skibs-

Provierteringshandlere.

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. 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. 9446.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim.

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

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 Erf.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

RANDERS.

Telegr.-Adresse:
„Broker“.

Statstelefon Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1182

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klases
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søesager).

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Husk

Petersen-Faxe's

HERREKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigviede Klædelager.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telt. 6. Dragør. Telf. 6.

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

Kommisjoner udføres.

Pristilste sendes paa Forlangende.

Forhryingskontor.

N. P. Jensen

al Staten autoriseret Forhryingsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotsbyring“.

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.: Markkristensen.

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. —

LANDMANDSBANKEN

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

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmægler og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og
solidt.

J. Bindslev, Vestergade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

CHRISTIAN THEIL

Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.

Bedste Brød. Største Rabat

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. O. S.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

Remington,

eneste Skrivemaskine med

Key Set Tabulator,

ny epokegørende Opfindelse.

L. Kristensen, 27, Vestergade.

Oliemalerier

af Damp- eller Sejlskibe. I kunstnerisk
og korrekt Udførelse under Garnnt af
fuldstændig Lighed, ogsaa efter Foto-
graf- eller Prospektkort i hver Situation,
som ønskes. Pris for Form. 76 x 54 cm
uden Ramme 30 Kr. 60 x 90 ctm 40 Kr.
Mange snukke Referencer. Betaling efter
Overenskomst.

Jul. Gregersen, Marineluler.
Flensborg, Kongegade 17.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjorbecks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonvørk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120



Forring altid

Otto Mønsted's

CMA

Planté Margarit

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
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“.

Prøvegang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. Albert B. Cohn. Telefon 3283.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift — Solid — Driftssikker.

5—100
HK

A/s „VØLUND“.
Blegdamsvej 32. København N.

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 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, 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.

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og
midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværks-
arbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved
Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,

Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,

telef.: 6817 Grønningen Nr. 1 — Kjøbenhavn.

Eksportlagers
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. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønstre

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.: „BAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2383.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreklippering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

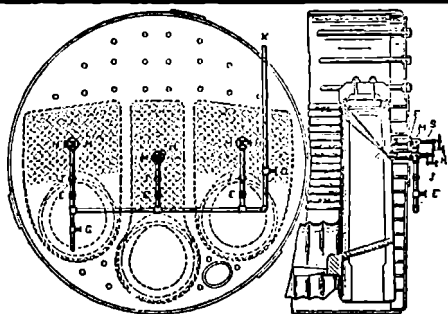
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 16.

Kjøbenhavn, Torsdag den 22. April 1915.

22. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Billige i
Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kjedlen. Hænger Hor, Plader og Forbrændingskammer medens Kjedlen er under fuld Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at røbe Høkkammerdørene, 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 Nyttetvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER.
1403 — 1405
3063 — 3073

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
Petrograd. 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 aner-
kendte Sølv Herre-
uhr, mkr.: „Palle“
40 Kr.

meget fint regulerende

Stort Lager af

Stue-, Lomme- og Skibsuhr.

Forlang Katalog.

Palle Sørensen Eff.

Salvørvej 4. Telf. Øvre 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 • •

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: 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“.

Rah tjens 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.

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

C. L. Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon

Central 297

" 1297

" 2197

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

Remingtons

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

Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin aarlige Generalforsamling Torsdagen den
29. April Kl. 3 Ny Toldbodgade 3 med følgende
Dagsorden:

1. Aflæggelse af Aarsberetning.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
3. Valg af 3 Bestyrelsesmedlemmer.
4. Valg af 2 Revisorer.

Kjøbenhavn, den 15. April 1915.

Bestyrelsen.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.
Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.
Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
Bunker-
depot.

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT

Toldbodvej 15.

Prima Duriam og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat
ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver
autoriseret vejede ved automatske Vægte. Hurtig Ekspedition.
ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

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.

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

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltrædstougværks-Fabrik
Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



Moderne hurtiggaaende Hvalbaade

vel skikket som Fiskefartøjer eller Bugserbaade, til
Salg ved

Storm & Bull, Ltd.

Kristiania.

Slagterforretningen
„JOMSBORG“
AARHUS, via å vis Rullebroen.
Alt Kød og Delikatesserer til
Skibsproviantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlf. Adr.: Telefon: 3224.
Tonnage. Telefon: 3244.

Skibsfører

søges straks for en Damp-
baad, 50 Brutto Tons — Fjord-
fart med Passagerer, Post og
Gods. Henvendelse til A. Uh-
renholdt, Hobro.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sied fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.

Telefon 7262.

SKF

SKF Kuglelejer

har **ingen** Nitter eller Skruer i Kugleholderne,

har **altid** 2 Rækker Kugler,

er **altid** selvindstillelige.



Se den krogede

Axel i vore Udstillingsvinduer!

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB

SKF

BREDGADE 63.

KJØBENHAVN K.

Telefon 6247. Telegr.-Adr.: KUGLELEJE.

Kjøbenhavn, den 22. April 1915.

Da vi den 16. Februar 1912 gav en Beskrivelse af en Prøvetur, i hvilken vi to Dage forinden havde deltaget med Motorskibet »Selandia«. Iugde vi ikke Skjul paa, at de fleste af Turens Deltagere sikkert havde en Følelse af at have oplevet en historisk Begivenhed ved at have deltaget i dette første store Motorskibs første officielle Prøvetur. Denne Formodning vil uden Tvivl blive til Virkelighed. Der kan nu, efter at »Selandia« og mange senere hos Burmeister & Wain byggede, betydeligt større Skibe af samme Type i over tre Aar har befaret Verdenshavene i regelmæssige Ruter og derved tilbagelagt uhyre Vej længder i al Slags Vejr uden Uheld, ikke næres Tvivl om, at Opfindelsen og Udførelsen af Skibsmotorer for store Skibe betyder en saa stor Begivenhed paa Skibs-Maskinbyggeriets Omraade, at Historien vil optegne den og med Ære nævne det Værft og de fremragende Teknikere, som i Aaret 1912 fuldførte det første store Diesel-Motorskib, der betegnede det virkelige Gennembrud. De mange Bestillinger, som Det østasiatiske Kompagni og andre store Rederier siden da har gjort hos Burmeister & Wains Værft, efter at have haft Lejlighed til i Praksis at prøve den ny Skibstype, er alle Bekræftelser paa, at det vil gaa saaledes. Ogsaa fra Udlandet foreligger der, netop fra anerkendt toneangivende Side, Vidnesbyrd, der gaar i samme Retning og maa glæde enhver Dansk og fylde os med Tilfredshed over den Sejr paa det fredelige Arbejdes Omraade, der her er vundet, saaledes at vort lille Land er blevet et Foregangsland paa dette betydningsfulde Punkt. Saaledes skriver »Shipping Gazette« fornylig i en ledende Artikel følgende:

»Endskønt Diesel-Motoren gør umiskendelige Fremskridt som Fremdrivningsmaskine for søgaaende Skibe, saa gaar Udviklingen i det Store og Hele i én bestemt Retning og holder sig til en enkelt Type. Betragter man de Skibe, der er bestilt, og dem, der er i Fart, eller som skal paabegyndes, saa har de fleste af Verdens store Handels-Motorskibe Oljemaskiner af Burmeister & Wains Type, bygget enten i Kjøbenhavn eller i Glasgow. En eller to andre Typer er talrigt nok repræsenteret, men hovedsagelig er den Marine-Motor, som saa at sige viser Retningen for den ny Bevægelse, den af den danske Oprindelse. Den har godtgjort sin Paalidelighed ved at klare sig i svær Sø, og Skibe, som har været fremdrevel med den, har tilbagelagt Tusinder af Mile uden Uheld. Dens Økonomi med Hensyn til Brændselsforbrug er meget betydelig. Forbruget er under alle Forhold under 0.4 engelske Pund pr. Bremse-Hestkrafttime, og da Brændselsolje ikke er saa dyr, som man havde frygtet, den vilde blive, er dens økonomiske Fordel iøjnefaldende. Ydermere har ingen Skibe tydeligere end »Selandia« og dens Efterfølgere godtgjort Diesel-Skibenes Overlegenhed med Hensyn til Økonomi overfor Dampskibe af samme Størrelse og Kraft. Dette er lutter Kendsgerninger, som let kan konstateres.

I Betragtning af disse Kendsgerninger synes det ved første Blik besynderligt, at hverken de britiske Skibbyggere eller Redere gør Skridt i Retning af at gaa over til Oljemaskinen. Rederens Stilling er ganske simpelt den, at han frygter for Oljens Fremtid som Brændsel. At denne Frygt er grundløs, ved man nu, men den eksisterer, og

den er for en stor Del Grunden til, at Rederne holder sig tilbage. Selvfølgelig kan den britiske Skibbygger ikke klare Sagen paa egen Haand, for naar de britiske Redere ikke vil bestille Motor-Skibe, kan han ikke tvinge dem dertil. Der er dog den Trøst, at det britiske Skibbyggeri er udmærket udrustet til Bygningen af Oljemaskiner, saasnart Rederne har overvundet deres Betænkeligheder.

Naar det ikke var fordi, alle Industriens Kræfter nu samler sig om Produktionen af Krigsammunition, vilde dette snart vise sig. Det er derfor ikke noget ubegrundet Haab, at man ved Fjendtlighedernes Ophør vil faa at se, at de britiske Skibbyggere og Redere kommer til at tage en saadan Del i Udviklingen af de store Oljemaskiner, som svarer til Betydningen af den Stilling, de i Forening indtager i Skibsfartsverdenen.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler:

Trafiken paa svenske og finske Havne. Fra Udenrigsministeriet har Repræsentationen modtaget Meddelelse om, at det kgl. danske Vicekonsulat i Gälle under 8. ds. har indberettet, at Isen i Havnen forceres af Isbryder, saa at en og anden Damper kan komme ind og ud, men at Drivisen ved nordlige og østlige Vinde pakker sig sammen og hindrer Trafiken, saa at der ikke er nogen Sikkerhed for Adgangen til Havnen; regelmæssig Søfart for ikke ventes for Begyndelsen af Maj.

I Folge forskellige, indbyrdes ikke overensstemmende Udtalelser fra Sundsvall i Pressen, har man der ligeledes søgt at holde Indløbet aabent ved Hjælp af Isbryder, men foreløbig maatte man opgive det. Aaben Søfart for heller ikke der ventes for Slutningen af April eller Begyndelsen af Maj.

Trafiken paa de finske Havne søger man at holde i Gang endnu, men flere fra Stockholm i de seneste Dage afgaaede Skibe til Roumo har maattet vende om igen, og man antager, Drivisen ikke vil tillade en regelmæssig Trafik paa denne Rute før henimod Slutningen af April. Meget store Godsmængder til Finland og Rusland er ophobet baade i Stockholm og Gälle; danske Vareafsendere maa derfor være forberedt paa Forsinkelser, naar Godset dirigeres herover.

Om Strandingen af Dampskibet »Borea« ved Agger meddeler vor Vestkystkorrespondent os følgende:

Skibet, som maaler 1.329 Tons og er hjemmehørende i Stockholm, hvor det tilhører Dampskibsselskabet Svea, føres af Kaptajn Svedborg, og det var paa Rejse fra Lissabon til Kjøbenhavn med en Ladning Kork, Salt og Slykgods. Skibet er forholdsvis nyt, da det er bygget 1910, og det er moderne udstyret. Paaskedag om Morgenen Kl. 4 stødte Skibet i tæt Taage paa Grund ved Agger, og en Time senere blev Strandingen observeret. Det blæste da en frisk Kuling af SV., og der var betydelig Sø paa Revlen og høj Brænding i Havstokken, hvorfor Redningsbaaden hurtigt blev gjort klar og roedes ud til Skibet, der stod med Stævnen mod SØ, og afgav noget Læ paa Bagbordsside. Herfra indtog Redningsbaaden 5 Mand, Resten af Besætningen vilde foreløbig ikke forlade Skibet. Da Redningsbaaden havde landsat disse, blev den gjort klar til at gaa ud, saasnart der blev vist Signal om Hjælp, eller naar Forholdene krævede det, og da der om Eftermiddagen Kl. 4 fra Skibet blev sat en Biad i Vandet for at udføre et Varpanker, hvilket Arbejde under de forhaandenværende Forhold var forbunden med stor Fare, gik den straks ud for at yde Hjælp, hvis Uheld skulde indtræffe. Men det gik heldigt, og da ingen af de om Bord værende endnu vilde forlade Skibet, gik Redningsbaaden atter til Land. Men Forholdene forværredes snarere, og Kl. 8 om Aftenen gik Redningsbaaden i tæt Mørke atter

ud, og nu bestemte de tilbageværende af Besætningen, i alt 16 Personer, sig til at forlade Skibet. Redningsbaaden op tog dem alle og førte dem heldig til Land. Den paafølgende Dag bedredes Forholdene en Del, og Svitzers Bjergningsdamper »Viking«, som i Mellemtiden var kommen til Stede fra Frederikshavn, paabegyndte Bjergningen, men først den 6. lykkedes det at tage Skibet af Grunden, og det afgik under Ledsagelse af »Viking« til Frederikshavn. Efter en der stedfunden Dykkerundersøgelse fortsatte »Bore« Rejsen til Kjøbenhavn. —h.

Fra en Skibsfører har vi modtaget følgende:

1. 22. Marts paa 37° 13' N. Br. 74° 57' V. Lgd. passeredes en Del af et Vrag, 40' langt, ragende 12' over Vandfladen.

2. 28. Marts paa 42° 35' N. Br., 51° 03' V. Lgd. passeredes en Mast staaende lodret med Toppen 3' over Vandfladen.

3. 28. Marts paa 42° 43' N. Br., 50° 02' V. Lgd. passeredes et Ishjærg, 300' langt 100' højt.

4. 13. April paa 57° 28' Br., 8° 29' Ø. Lgd. passeredes en Del Vraggods, deriblandt den halve Side af et mindre Sejlskib (sortmalet), medens flere mindre Stykker var hvidmalet.

5. 13. April passeredes tæt forbi to flydende Miner, disse havde foroven et fastskruet Dæksel, samt var forsynet med Stødhorn, 1ste Mine pejledes Hirtshals i retv. N. 78° Ø. Afstand 8 Sm. 2den Mine: Hirtshals i retv. S. 86° Ø. Afstand 3 Sm.

I Dansk Søfartstidende af 4de Marts 1915 meddeles, at Marineministeriet har truffet Foranstaltninger til at bekæmpe Minefaren o. s. v. Her er imidlertid noget at gøre, da disse Miner ligger meget farligt for Sejladsen. Man tør vel derfor haabe, at de snarest muligt vil blive eftersøgt og uskadeliggjort.

R. W. Caspersen.

Fører af S/S. »Peter Wilmoes«

Passerede Vrag. Føreren af D. F. D. S.s Damp »Louise«, Kapl. N. P. Nielsen, meddeler, at han den 13. ds. om Eftermiddagen i Skagerak 5 Sm. misvisende NV. 1/2 V. for Kandestedernes Baake observerede en svær Mast eller lignende Rundhøll, som syntes at være forankret i Bunden. Det ragede c. 4 Fod over Vandfladen med den ene Ende og laa lige i Ruten fra Højens Fyr til Hirtshals. Stedet bestemtes ved Krydspejling til 57° 42' N. Br. og 10° 14' Ø. Lgd.

Føreren af »Maagen«, Kaplajn M. S. Mortensen, meddeler, at han den 17. ds. Middag har passeret et Vrag mellem Hirtshals og Skagen. Stedet var Kandestedernes Baake bærende misv. S. t. V., gisset 4 Kvartmil af Land. Vraget er 120 Fod langt, just Kolen over Vandet og maa anses for meget farligt.

Vi har modtaget følgende:

Krigszone og Krigstillæg. I nærværende Blad af 4. Marts læser vi, at Dansk Dampskibsrederiforening har opfyldt Maskinmestrenes og Styrmandenes Krav om Udvidelse af Krigszonen og dermed Krigstillæg og Forhøjelse af Ulykkesforsikringssummen til 10,000 Kr.

Yderligere er samme Rederiforening bleven enig om at tilbyde Dampskibsførerne Krigstillæg for den udvidede Zone samt en forhøjet Ulykkesforsikringssum paa 12,000 Kroner.

Dette nævnes som omtrentlig Overensstemmelse med Førernes Ønske og træder straks i Kraft.

Af dette ses jo, at det første er Opfyldelse af Krav, hvorimod det for Førernes Vedkommende er en rimelig Paaskønnelse fra Rederiforeningens Side.

Med Hensyn til Sejlskibene er ligeledes taget Bestemmelser med udvidet Krigszone og Krigstillæg for Mandskab og Styrmandenes Vedkommende, hvorimod der saa

vidt vides endnu ikke er taget nogen Bestemmelse for Sejlskibsførerne udover Ulykkesforsikringen paa 4,000 Kr.

Hvad om Sejlskibsrederi-Foreningen ligeledes enedes om at tilbyde deres Førere et passende Krigstillæg i Krigszonen, da vilde sikkert Førernes Ønske blive opfyldt og en saadan Paaskønnelse vilde tillige virke opmuntrende paa den ellers saa triste Sejlads.

Førerne vilde nødigt give den Tanke Rum, at det under de nuværende Forhold er Mening, at de skal behandles stedmoderligt, eftersom de er de eneste, som endnu ikke har faaet Krigstillæg.

Dette fremsættes ikke som Krav, men kun til D'Hrr. Rederes velvillige Overvejelse.

Flere Sejlskibsførere.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler: Engelsk Krigskontrabandeliste. I Følge en under 11. Marts d. A. udstedt engelsk Anordning er følgende Varearter optaget paa den engelske Liste over absolut Krigskontrabande:

Raw wool, wool tops and noils and woollen and worsted yarns.

Tin, chloride of tin, tin ore.

Castor oil.

Paraffin wax.

Copper iodide.

Lubricants.

Hides of cattle, buffaloes, and horses; skins of calves, pigs, sheep, goats, and deer; leather, undressed or dressed, suitable for saddlery, harness, military boots, military clothing,

Ammonia and its salts whether simple or compound, ammonia liquor; urea, aniline, and their compounds.

Endvidere er paa Listen over belignet Kontrabande oplaget:

Tanning substances of all kinds (including extracts for use in tanning), hvorhos det erklæres, at Ordene »foodstuffs« og »feeding stuffs for animals« i Listen over betinget Kontrabande omfatter:

Oleaginous seeds, nuts and kernels; animal and vegetable oils and fats (other than linseed oil) suitable for use in the manufacture of margarine; and cakes and meals made from oleaginous seeds, nuts and kernels.

Malakkas Forlis. Ved en beklagelig Fejltagelse er i Bladets sidste Nummer anført, at der i Anledning af »Malakkas Forlis er beordret kriminel Tiltale imod Skibets Fører. Vicepolitidirektøren har nu anmodet Ritz. Bur. om at meddele, at der ikke er beordret kriminel Undersøgelse mod Kaplajn van Deurs, men at Sagen er henvist til Paakendelse ved Sø- og Handelsretten.

Lovforslaget om Søfolks Ulykkesforsikring vedtoges enstemmig ved 3. Behandling i Landstinget den 16. ds. med 47 St. og er dermed færdigt fra Rigsdagen.

Skoleskibet »Viking« er den 16. ds. ankommet til Bergen. Alt vel om Bord.

Fremmede Undersaatters Adgang til Storbritannien. Fra Udenrigsministeriet har Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart modtaget Meddelelse om, at fra den 25. ds. skal fremmede Undersaatter, som gaar i Land i Storbritannien, være forsynet med et Pas, som er udstedt indenfor de to sidste Aar og med paaklæbet Fotografi.

For at kunne afrejse fra Folkestone eller Tilbury Dock til Nederlandene vil det være nødvendigt at opnaa en særlig Tilladelse fra det engelske »Home Office«.

Det østasiatiske Kompagni.

Aarsberetning for 1914.

18de Driftsaar.

(Sluttet.)

Regnskab.

Gevinst- og Tabs-Konto ultimo 1914.

Indsejlede Fragter og Passagerpønge	15,039,988.46
Avance paa Handlen	1,860,204.41
Udbytte i fremmede Selskaber	1,088,548.33
Avance hos Filialerne	2,549,852.80
Overført fra forrige Aar	444,696.77
	<u>20,983,290.77</u>

Administrationsudgifter ved Hovedkontoret, London-Kontoret og Filialerne.

Gager	1,169,402.15
Husleje, Porto, Bøger, Kontorrekvisitor etc.	356,142.95
Diverse Udgifter	274,705.79
Dampbandene etc. ved Filialerne og diverse Udgifter ved Skibene	61,180.99
Skatter	69,708.00

Ruteskihene. Udgifter.

Kul og Olie	2,248,535.65
Hyre og Proviant	1,360,542.63
Suezkanal-, Panamakanal- og Havneafgift	1,606,027.89
Konsulatsafgift	36,496.34
Lødspenge og Bugsering	267,123.76
Lastning og Losning	1,422,768.06
Klassifikationer, Reparationer, Rekvistor og Vedligeholdelse	814,568.20
Leje af fremmede Dampskibe	1,364,520.97
Agentprovision	614,994.36
Assurance	999,642.69
Transitfragt, Konferenc-Rabat og Erstatninger	1,018,361.00
Telegrammer, Annoncer og diverse Udgifter	132,464.66
Rente Konto	116,965.17
	<u>18,934,151.26</u>

7,049,139.51

Afskrivninger.

Paa Skibene etc.	1,669,172.82
- Kontorbygninger samt Inventar her og i London	27,558.04
Hos Filialerne, paa Dampbaadene, Savmøllerne etc.	304,954.58
	<u>2,001,685.44</u>

5,047,454.07

Udbytte til Aktionærerne.	
5 pCt. af Kr. 25,000,000.00	1,250,000.00
	<u>3,797,454.07</u>

Tantiømer.

Til Bestyrelsesrådet 5 pCt.	167,637.86
- Direktionen 10 pCt.	335,275.72
	<u>502,913.58</u>
÷ heraf henlagt til Pensionsfond	135,000.00
	<u>367,913.58</u>
Til Funktionærerne 5 pCt.	167,637.86
	<u>535,551.44</u>

3,261,902.63

Reservefonden.

Henlagt	1,250,000.00
	<u>2,011,902.63</u>

Pensionsfonden.

Henlagt ekstraordinært	130,000.00
+ ovennævnte Henlæggelse	135,000.00
	<u>265,000.00</u>

1,746,902.63

Yderligere Udbytte til Aktionærerne.	
5 pCt. af Kr. 25,000,000.	1,250,000.00

Overført til næste Aar	496,902.63
------------------------------	------------

Kompagniets Status ult. 1914.

Aktiver.

Teak- og Varelager i Kjøbenhavn	Kr.	1,665,678.27
— — — i fremmede Havne		3,380,348.02
Diverse Ladninger Sojabønner, dels svømmende, dels rede til Afskibning		6,579,438.22
Skibenes bogførte Værdi		21,505,776.52
Udbetalt paa Nybygninger		5,679,602.67
Lægtermateriel		428,729.74
Diverse Debitorer		8,263,909.28
Kasse Konto		13,276.70
Tilgodehavende hos diverse Banker		13,535,089.74
Filialer og Agenturer		12,403,469.77
Kontorbygninger paa Gl. Holm og i Frihavnen samt Inventar her og i London		990,590.61
Kapital i fremmede Selskaber		9,925,120.62
Skibenes løbende Rejser		444,481.95
Resttilgodehavende paa Panteobligationer for solgte Skibe		1,000,000.00
		<u>85,215,515.11</u>

Passiver.

Kapital Konto	Kr.	25,000,000.00
Reservefond	8,750,000.00	
Henlagt for 1914	1,250,000.00	
		<u>10,000,000.00</u>
Pensionsfond	700,000.00	
5 pCt. Rente i 1 Aar	35,000.00	
Henlagt ekstraordinært	265,000.00	
		<u>1,000,000.00</u>
Partialobligationer:		
5 pCt. Obligationer 1905	3,000,000.00	
÷ udtrukket pr. 1. Okthr. 1914	250,000.00	
		<u>2,750,000.00</u>
5 pCt. Obligationer 1909	5,000,000.00	
5 pCt. Obligationer 1913	10,000,000.00	
		<u>17,750,000.00</u>
Rembours Konti		18,444,629.54
Rente Konto:		
3 Maaneders Rente af Kr. 2,750,000	34,375.00	
5 — — — — — 5,000,000	104,166.67	
4 — — — — — 10,000,000	166,666.67	
		<u>305,208.34</u>
Akcepterede Veksler		5,196,739.41
Diverse Kreditorer		3,986,483.75
Tantiømer		535,551.44
Udbytte for 1914		2,500,000.00
Overskud overført til næste Aar		496,902.63
		<u>85,215,515.11</u>

Fragtmarkedet.

En betydelig Fasthed karakteriserer Fragtmarkedet i de fleste Retninger, selv om Afslutningernes Antal hjemgaaende ikke kan siges at være særlig stort, da Befragterne er noget tilbageholdne overfor Redernes høje Forlangender, men der er gennemgaaende ingen Mangel paa Laster, og der betales jo glimrende Fragter overalt. Fra U. S. og Kanada er der navnlig en god Efterspørgsel for Tonnage, bl. a. ogsaa paa Timecharter for 6—9—12 Maaneder og længere Tid til udmærkede Rater, hvorimod La Plata de sidste Dage har vist mindre Aktivitet. Antagelig er det kun et Pusterum efter den seneste Tids kraftige Befragtning. Østen er stille, men meget fast. Meget tilfredsstillende er det, at Kulfragterne fra U. K. er steget ret betydeligt næsten overalt hen, hovedsagelig dog til Middelhavet, og Tønen er særdeles fast med nærmest stigende Tendens. I de forskellige Retninger er der bl. a. sidst sluttet som følger:

Østen: Soyabønner Wladiwostock 87/6 Amsterdam, Rotterdam eller Kjøbenhavn, 15. April—15. Maj. Sukker fra Java 80/ Havre (6,800 Tons), Juni—Juli. Ris Saigon 82/6 Marseille. April—Maj. Paa Dødvægtsbasis fra Bombay betales 55/ Marseille, 57/6 U. K. Maj. Fra Calcutta 76/ til udsøgt Havn U. K. pr. Maj.

Middelhavet. Erts 17/6 Les Falaise/Barrow (3.000), 17/ Talania Kanalen/West Hartlepool (4.700).

13/6 Carthagen/Middlesbro (5,000), 15/6 La Goulette/Glasgow (3,000), 13/9 Limiona/Cardiff (5,200), 14/9 Glasgow, 8/ Algier/Cardiff (3,200). Svovl én Havn Sicilien 35/ Sundsvall (2,600). Fosfat Sfax 16/ Belfast (4,000), 15. April—15. Maj. Salt Torreveja og Cadiz 28/ Montevideo og Buenos Aires, 25/ Trapani eller Tunis/Nordnorge, prompt. Erts fra Bilbao 10/3 à 10/6 Newport. 13/ à 13/6 Middlesbro.

Nordamerika. Planker Campbeltown 132/6 til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, Maj. Tungt Korn fra Northern Range 9/6 à 10/ Skandinavien, 9/ Rotterdam, 10/6 én, 10/9 to Havne Vestitalien, prompt. For Havre betales 6/3 Avonmouth, 6/6 London, Maj—Juni. Paa »Netto Charter« fra New York 55/ Rotterdam, April—Maj. Kul Baltimore eller Virginia 39/ River Plate, 40/ Rosario (5,000—6,000), Maj. Paa Form »O« fra Savannah eller Galveston 145/ Liverpool eller Manchester, 160/ Havre, Maj. Korn fra Golfen 11/9 Vestitalien, prompt. Timecharter 12/ à 12/6 Dødvægt for 12 Maaneder, 13/ à 13/6 for 6—9 Maaneder, Levering og Tilbagelevering U. K.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 72/6 Middelhavet, 71/3 Holland, 66/3 à 67/6 U. K., 70/ à 75/ Skandinavien, Maj. Fra Buenos Aires 72/6 à 75/ Sydney, N. S. W. eller Melbourne, April—Maj. Fra Bahia Blance 75/ Vestitalien eller Sicilien.

Østersøen. For skaaren Last fra Sverig betales 70/ à 80/ til Englands Østkyst, all efter Størrelse, Position og Ladningens Komposition, Hfl. 28/30 til Holland, Frcs. 100 à 110 for mindre Dampere til Nordfrankrig. For Træmasse (vaad) c. 13/ Gelle etc. til Østkysten.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 15/ à 17/6 Danmark (1,200—2,000 Tons). c. 17/6 Rouen (2,000—3,000), 16/6 Bordeaux (6,300), 18/ mindre Baade, 22/ à 23/ Oran eller Algier (2,000—3,000), 30/ à 32/6 Marseille (3,300), 32/ Barcelona (3,000), 32/6 à 37/6 Vestitalien, c. 22/6 Vestitalien, c. 22/6 Las Palmas eller Teneriffa. Hull 17/6 Dunkerque, 17/ Rouen. Fra Cardiff eller Newport Frcs. 18—19 Bordeaux, 25/26 Marseille (4,000), 24/6 Piræus (4,000), 25/ Genua (4,000), 17/6 Cap Verde (1,500), 25/ Aleksandria 24/ Brindisi (3,700), 32/6 Venedig (3,500), 26/ Rio Janeiro (2,500), 27/ River Plate (4,000—5,000).

(Skrevet den 20. April 1915.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe er der siden sidste Beretning ikke indtraadt nogen Bedring; det er stadig Danmark, som i Aar har den største Interesse, men der haves dog Besvær med at placere al den tilbudte Tonnage. Provinserne har næsten alle haft Importdampere direkte, hvorfra der gennemgaaende har været en Del Omladninger, men ud over dette er det flovt. Med Cement, baade fra Aalborg og Mariager, er det meget smaat, og det samme gælder Kalksten fra Fakse. Bornholm har heller ikke meget, særlig til danske Havne, og det er ualmindelig lidt der afskibes. Til tyske Havne er der derfra sluttet til Kiel $4\frac{3}{4}$ M., Lübeck 4 og $4\frac{1}{4}$ M. Kjøbenhavn var i forrige Uge bedre, og det lykkedes for nogle Laster at faa over Raten, bl. a. sluttet Majs til Holbæk, Svendborg, Bogense 14 Øre, Hobro, Aalborg 17 Øre, Kul til Rønne 15 Øre, Majs 16 Øre samt Byg i Sække til Ebeltoft $4\frac{1}{4}$ Kr. Det er atter roligere, men da der er flere Dampere under Losning, synes Udsigterne derfra ikke de daarlige.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Fionia

afholdt den 30. i M. Generalforsamling. Overretssagfører J. Gelling dirigerede.

Skibsreder H. Christensen aflagde Beretning og Regnskab. Flere af Skibene havde været oplagt og havde gennemgaaet Klasse eller

Reparationer efter Havarier, ligesom lange Ophold havde influeret paa Resultatet.

Hidtil havde 1915 gode Resultater at opvise, og kunde man vedblive at sejle, blev Slutresultatet sikkert godt.

For Regnskabet, der udviser et Nettooverskud paa 25,000 Kr., som henlægges til Reservefondet, gaves Decharge. Til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Grosserer P. Madsen.

Dampskibsselskabet Thuro

har afholdt Generalforsamling, paa hvilken det efter Indstilling af Bestyrelsen vedtoges at udbetale Aktionærerne 8 pCt. Udbytte for det forløbne Regnskabsaar.

Til Bestyrelsen genvalgte Sagfører R. S. Poulsen og Skibhygmester Johs. Ring Andersen og til Revisor Bogholder Vald. Petersen.

Dampskibsselskabet Hafnia

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Højesteretsagfører Moldrup. I Fabrikejer Bjorn Stephensens Sygdoms-Forfald aflagde Overretssagfører Falk-Jensen Beretning om Aarets Virksomhed.

I de første Maaneder var Fragtmarkedet lidet tilfredsstillende, og dette har sat sit Spor i Resultatet, selv om en Del af Tonnagen allerede den Gang var anbragt i lønnende Beskæftigelse. En Del ret gode Kontraktrejsere, der skulde udføres i Sommerens løn, gav Haab om, at man skulde kunne nogenlunde gennem Aaret, men Krigen forandrede alt. De afsluttede Kontrakter blev annulleret; en af Baadene, der var paa Vej til Kronstadt med Kul, maatte ty ind til dansk Havn for at losse, en Baad, der laa i en fransk Middelhavshavn for at laste Oljekager til Danmark, maatte gaa til England i Ballast; forskellige Baade, der skulde have været til Sortehavet, fik deres Cortepartier annulleret paa Grund af Dardanellernes Lukning, heldigvis dog, inden de var kommet ind. De sidste Maaneder af Aaret lødede dog i væsentlig Grad paa Sagerens Stilling, idet Fragterne steg fra Uge til Uge, og derved lykkedes det at opnaa et Resultat, som i Betragtning af Forholdene er særdeles tilfredsstillende. De mindste af Skibene har været anbragt i Fart paa Nord- og Østersøen samt paa Middelhavet; de større har sejlet paa Nord- og Sydamerika.

Udsigterne for 1915 er i Øjeblikket lovede, om da ikke Krigsforholdene ændrer Billedet.

Selskabets 11 Skibe har indsejlet et Overskud af Kr. 707,494.50. Efter Henlæggelse af Kr. 420,000 til Reserve-, Fornyelses- og Amortisationsfondet, udbetales til Aktionærerne 10 pCt. i Udbytte med Kr. 180,000.

Efter Tur afgik Overretssagfører E. Falk-Jensen som Medlem af Bestyrelsen og genvalgte.

Dampskibsselskabet Gefion

har afholdt Generalforsamling.

Skibsmægler Chr. S. S. S. aflagde Beretningen, hvoraf vi anfører følgende:

Medens Aarets første Maaneder opviste meget daarlige Fragter, kom efter Krigen Begyndelse det store Begær efter Tonnage fra Amerika, og selv om Ratorne til at begynde med var forholdsvis lave, naaede de dog snart en saadan Højde, at det ogsaa kunde betale sig for mindre Baade at sejle i den Fart. Som naturligt maatte være bovirkede Krigen Udbrud en Del Ophold ogsaa for vore Skibe.

Dampene har i øvrigt sejlet heldigt, og med Undtagelse af nogle mindre Grundstodninger har vi været forskanet for Havarier.

Regnskabet udviser et Nettooverskud af Kr. 186,135. Jeg vil gerne her bemærke, at samtlige Udgifter til Krigsassurance har været afholdt af Driften. Overskudet foreslaar Bestyrelsen fordelt saaledes, at der henlægges til Reserve- og Fornyelsesfond Kr. 70,000 og udbetales til Aktionærerne 8 pCt. eller Kr. 92,000.

Bestyrelsen har i Oktober bestilt en Damper paa 2825 Tons hos Kjøbenhavns Flydedok til en rimelig Pris.

Vil Fremtiden vedblive at holde vort Land udenfor det store Opgør, vil vort Selskab med den gode Begyndelse, der allerede er gjort i Aar, kunne vente et udmærket Regnskab for 1915.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter de afgaaende Bestyrelsesmedlemmer genvalgte.

Svitzers Bjergnings-Entreprise

har afholdt sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Gelling.

Direktoren, Kaptajn O. Hecksher, aflagde Beretning om det forløbne Aars Virksomhed og omtalte forskellige af de i Aarets Løb udførte større Bjergningsarbejder.

Medens Udbyttet af Bjergningerne i Middelhavet og det Røde Hav har givet et tilfredsstillende Resultat, har dette ikke været Tilfældet med Hensyn til Bjergningerne i vore egne Farvande, der ikke havde givet det Udbytte, som man med Billighed kunde vente og forlange. Direktør Hecksher udtalte, at dette formentlig ligger i, at der ved Fastsættelsen af Bjergelønnen ikke tages tilstrækkeligt Hensyn til de Stigninger i Udgifterne, navnlig til Kul, Proviant, Folkelyre o. s. v., som de sidste Aars Konjunkturer har medført.

Bestyrelsens Formand, Grosserer Carl H. Melchior, fremlagde Regnskabet, der udviste en Brutto-Indtægt af Kr. 1,056,936.29 og et Overskud af Kr. 199,468.91. Dette Overskud foresloges fordelt saaledes, at der til Assurancefondet henlægges Kr. 51,365.42 til Pensions- og Understøttelsesfondet Kr. 17,821.13, og at der i Udbytte udbetales Kr. 126,000 eller 7 pCt. af Aktiekapitalen. Han gjorde endvidere opmærksom paa, at naar der i Aar blev henlagt et Beløb af Kr. 51,365.42 til Assurancefondet, ligger dette i, at man paa

Grund af de høje Præmier, der var forlangt af Krigsforsikringen for en Del af Skibene, havde været nødsaget til — for overhovedet at undgaa at tegne Krigsforsikring — ogsaa at hæve Kaskoforsikringen paa Skibene, saaledes at alle Entreprisen Skibe nu paa et nær gaar uforsikrede. Det, at Selskabet har sparet Krigsforsikringspræmierne og en Del af Præmierne for Kaskoforsikringen, bar naturligvis ogsaa gjort sit til, at der tilsyneladende er frenkomet et Overskud; men Hr. Melchior gjorde samtidig opmærksom paa, at der intet er afskrevet paa Materiellet, og at den normale Afskrivning burde have beløbet sig til c. Kr. 115.000, eller med andre Ord til et Beløb, der om trent naaede det Beløb, der foresloges udbetalt i Udbytte. Bestyrelsen havde imidlertid ikke frundet mindste Betænelighed ved at foreslaa, at der betales Udbytte, da der i tidligere Aar var bleven henlagt mere til Reservefondet, end man i Følge Statnterne var forpligtet til, og dette sætter Entreprisen i Stand til at give noget Udbytte, selv om Forrotingen et enkelt Aar ikke skulde give synderligt Overskud.

Der blev enstemmigt givet Decharge for Regnskabet.

Det afgaaende Bestyrelsesmedlem, Kommandør Kiær, genvalgtes. Ligeledes genvalgtes Revisorerne, D'Hrr. Carlsen og Norman.

Marstal Skibsrederes Sygeassurance

har afholdt Generalforsamling paa Hotel »Æro«, hvor c. en Snes Medlemmer havde givet Møde.

Formanden, Mægler Alfr. Bøye, aabnede Mødet og oplæste Regnskabet, der balancerede med Kr. 6,261.

Af Bestyrelsen afgik efter Tur C. W. Clausen, og som Revisor B. B. Fries, der dog begge enstemmigt genvalgtes.

Et Forslag om Sygehjælp i Hjemmet for saavel Skippere som Mandskab udsattes til næste Generalforsamling.

Fra Sø og Land.

Svendborg Navigationsskole. Ved 1. Eksamen i 1915 var af Skolen indstillet ialt 26 Elever, nemlig 10 til den almindelige Styrmandseksamen (1. Afdeling), 10 til den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling), 4 til Fiskeskipperprøven og 2 til Sætteskipprøven. 1 Elev bestod ikke i Engelsk og 1 ikke i Søret. De øvrige bestod alle.

Havarier og Forlis.

Ella, svensk Damper, grundstødt ved Horabæk Plantage, er ved egen Hjælp kommen flot og har fortsat Rejsen til Malmö.

Nancy, svensk Skonnert, som paa Rejsen fra Osearshavn til Aabeuraa kom paa Grund ved Møens Klint, kom flot med Assistance og er bugseret til Kjøbenhavn i læk Tilstand.

Luba, tysk Damper, paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Stettin grundstødt ved Vang paa Bornholm, er bragt flot af Svitzers. Skibet, der er ankommet til Kjøbenhavn, losses sin Last.

Hasting, svensk Damper af Helsingborg, er paa Rejsen til Norrköping med en Ladning Kul, kommet paa Grund paa Lillegrund, SØ for Dragør. Tyske Torpedobaade assisterede Skibet flot, som derefter fortsatte Rejsen.

Andreas, svensk Skonnertbrig, kom i Ballast paa Grund paa Hatter Revet. Svitzers assisterer.

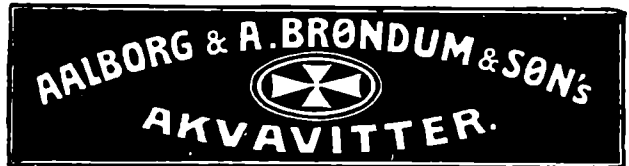
Nybygninger, Køb og Salg.

Frugt- og Passagerdamperen »Island« (Stabelnummer 147), der bygges ved Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri til Det forenede Dampskibs-Selskab, blev den 14. ds. sat i Vandet fra Værftet.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 250 Fod langt i Hoveddækket, 37' 10" bredt og 26' 2" dybt; Maskinen bliver triple Ekspansion med Overflade Kondensation paa 1.450 ind. HK., og Kedlerne udrustes med Willh. Schmidts Overheder og Howdens kunstige Træk.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Aarhus.

Dampskibsselskabet Dania, Esbjerg, har i Følge »Esbjerg Posten« forøget sine Skibe med en ny Damper, som er bygget i Capella an der Ysel i Holland. Damperen hedder »Flora« og læster 2,500 Tons.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Kristianssand 17/4. — Amalienborg ank. Petrograd 28/11. — Brattingsborg ank. Newcastle 12/4. — Borglum ank. North Shields 12/4. — Dansborg afg. New York 2/4. — Elsberg ank. Aarhus 18/4. — Flynderborg ank. Hull 16/4. — Guldborg ank. Kjøbenhavn 16/4. — Gurre ank. Korsør 15/4. — Hammershus afg. Kirkwall 17/4. — Harrildsborg ank. Kjøbenhavn 13/4. — Jelling pass. Deal 12/4. — Jomsborg ank. Kjøbenhavn 13/4. — Jungshoved ank. Kirkwall 16/4. — Jørgersborg pass. Skagen 18/4. — Kallundborg ank. Kjøbenhavn 16/4. — Kalø ank. Torreveja 13/4. — Klampenborg pass. Skagen 16/4. — Kronborg ank. Kjøbenhavn 17/4. — Lejre ank. Kirkwall 12/4. — Næsberg afg. Methil 16/4. — Randelsborg ank. Runcorn 16/4. — Rosenborg ank. Bathurst 15/4. — Skanderborg ank. Ardrossan 17/4. — Skodsborg afg. Aberdeen 15/4. — Spigerborg pass. Kirkwall 16/4. — Stegelborg afg. Cadiz 14/4. — Stjerneborg pass. Skagen 18/4. — Søborg afg. Baltimore 6/4. — Tønborg afg. Bathurst 17/4. — Tønborg afg. Leith 17/4. — Ulfsborg pass. Skagen 16/4. — Uranienborg ank. Bordeaux 17/4. — Ørkild pass. Norfolk 11/4.

Vesterhavet. Nancy, Pedersen, afg. Esbjerg 20/4. til Hartlepool. — Nordsoen, Nielsen, ank. Liverpool 19/4. — Norma, Madsen, afg. Aarhus 19/4. til Uddevalla. — Ulla, Hansen, pass. Dunnethead 18/4. for Kjøbenhavn. — Olga, Christensen, pass. Dunnethead 19/4. for Esbjerg. — Hebe, Brinch, afg. Valencia 19/4. til Lissabon. — Nexos, Iversen, ank. Cartagena 19/4. — Valborg, Jepsen, ank. South Shields 19/4. — Anna, Winslow, ank. Uddevalla 19/4. — Fylla, Thomsen, ank. Stockholm 19/4. — Polly, Hansen, ank. Göteborg 18/4. — Johanne, Mikkelsen, ank. Kjøbenhavn 19/4. — Bertha, Degn, afg. Runcorn 17/4. til Reykjavik. — Ellen, Hansen, pass. Gibraltar 16/4. for Havre. — Laura, Thøgersen, afg. Halmstad 18/4. til Southampton. — Dagmar, Sørensen, afg. Swansea 17/4. til Åhus. — Yrsa, Larsen, afg. l'Quessant 18/4. til Malaga. — Cito, Toft, afg. Ardrossan 17/4. til Bodo. — Inger, Skou, afg. Newcastle 17/4. til Palma. — Thyra, Lund, afg. Göteborg 17/4. til Newcastle. — Bodil, Nondal, afg. Göteborg 16/4. til Poole. — Rigmor, Uldall, pass. Dunnet Head 16/4. for Liverpool. — Olga, Christensen, afg. Runcorn 15/4. til Esbjerg. — Nora, Jensen, pass. Helsingør 16/4. for Liverpool. — Marie, Nielsen, ank. Lowestoft 14/4. — Stella, Schiff, afg. Kjøbenhavn 15/4. til Goole. — Gerda, Rasmussen, afg. Kristiania 14/4. til Liverpool. — Karla, Nielsen, ank. Sunderland 13/4.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, afg. Hull 16/4. til Assens. — Johan Siem, Wittenkamp, ank. Norresundby 18/4. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Norresundby 19/4. — Russ, Petersen, afg. Norfolk 6/4. til Aalborg. — Vladimir Sawin, Pelle, ank. Helsingør 27/3. — Excellence Pleske, Beutrup, ank. Galveston 11/4. — Michael Ontchoukoff, Nielsen, afg. Lerwick 19/4. til Horsens. — Generalkonsul Pallisen, Folkenberg, afg. Norresundby 24/3. til Buenos Aires. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Norresundby 16/4. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Aarhus 13/4. — Newa, Dahl, afg. Kjøbenhavn 19/4. til Newcastle. — Freja, Harboe, ank. New York 17/4.

Det østasiatiske Kompagni. Chumpon ank. Göteborg 16/4. hjemg. — Selandia ank. Kirkwall 15/4. hjemg. — Bintaug pass. Perim 17/4. hjemg. — Bandon ank. Kjøbenhavn 23/2. — Arabien ank. Vladivostok 9/4. hjemg. — Pangan ank. Acapulca 3/4. hjemg. — Transvaal ank. Aarhus 11/4. hjemg. — Rhodosia afg. St. Thomas 31/3. hjemg. — St. Croix afg. Norfolk 8/4. hjemg. — Siam pass. Flores Islands 16/4. hjemg. — Kina afg. Norfolk 18/4. hjemg. — Annam ank. Hull 13/4. hjemg. — Indien ank. Bangkok 13/4. hjemg. — Fionia ank. Norresundby 20/4. udg. — Magdala afg. Yokohama 19/4. udg. — Panama ank. Port Arthur 9/4. udg. — Samui ank. Colon 20/3. udg. — Julandia ank. Genua 13/4. udg. — Tranquebar afg. Kristiania 12/4. udg. — Natal ank. Melbourne 17/4. udg. — Tongking ank. Frederiksstad 18/4. udg. — Cathay ank. Newcastle 12/4. udg.

A. P. Møllers Rederier. Angolica Mærsk afg. Rufisque 14/4. — Anna Mærsk afg. Narvik 12/4. — Arnold Mærsk afg. Newcastle 16/4. — Chassie Mærsk afg. Trondhjem 15/4.

(Fortsættes efter »Efterr. for Søfar.«)

„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 søtiske Foreningers Lokaler og hos Blaukønstlerens Efftg., Hr. William Jensen, Toldbodvej.
 Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekapl.

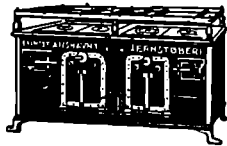
DE FORENEDE JERNSTØBERIER ²/₅

AFDL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
 HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS
BAGE
OVNE

KABYS KOMFURER
 I ALLE STØRRELSER



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

Kjøbenhavns

uofficielle Børskurs d. 21. April 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foreneede Dampskibs-Selskab	123—124	123 ¹ / ₂	123 ³ / ₄
Danmark	141—142	142	142 ¹ / ₂
Norden	140 ¹ / ₂ —141	139 ³ / ₄	140 ¹ / ₂
Carl	150—149 ³ / ₄	149 ¹ / ₂	150
Dannebrog	170—169 ³ / ₄	170 ¹ / ₂	171
Skjold	134 ¹ / ₂	134 ¹ / ₂	134 ³ / ₄
Uranium	53 ¹ / ₂ —54	53 ¹ / ₂	54
Dampsk. af 1896	157—159	159	160
Højmdal	167	167 ¹ / ₂	167 ³ / ₄
Gorm	160	159 ¹ / ₂	160
Neptun	156—155 ¹ / ₂	156 ¹ / ₂	157
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	95—94 ³ / ₄	93 ¹ / ₂	93 ³ / ₄
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ¹ / ₂ % Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk. 1. Afd. 1. S.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvn. Kreditf.	—	—	—
4 ¹ / ₂ % — — — 2. Serie.	—	—	—
4 ¹ / ₂ % — — — 1.	—	—	—
4 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	—	—	—
4 ¹ / ₂ % — — — 7.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % — — — 6.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	—	—	—

	Gjort til	Køber	Sælger
Aktier.			
Nationalbank	147	—	—
Privatbank	100 ¹ / ₂ —100 ³ / ₄	100 ¹ / ₂	100 ³ / ₄
Landmandsbank	127—126	125 ¹ / ₂	126
Handelsbank	—	140 ¹ / ₂	142
Kbhvn.s Laane- og Diskontobank	—	—	—
Sukkerfabr.	265	265	265 ¹ / ₂
Burm. & Wain	99—99 ¹ / ₂	99	99 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	156—156 ³ / ₄	156 ¹ / ₂	156 ³ / ₄
Helsingørs Jærnak.	—	—	—

Vekselkurser d. 21. April 1915.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	80.00	—
London	18.60	—
Paris	73.50	—
Amsterdam	156.00	—
Wien	60.00	—

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

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. „Danskelloyd“.

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 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,050.
 tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Provinbyer.
 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 Provinbyer.
 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 Provinbyer.
 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.: Hilmogst. A. B. C. Code 5th Edition.

Genforsikring Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 5 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

Telegr.-Adr.: REASSURANCE.

Forsikringsaktieselskabet „National“

København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige, faste Præmier

Hovedkontor: Nørrevoldgade 15
 Telefon 7665. Telegram-Adr.: „Nation“.

Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

udbetaler intet Udbytte for Aaret 1914.

Kjøbenhavn, April 1915.

Bestyrelsen.

Havne og Lokaltiteter, der refereres til:

Alderney.
Bartow.
Barry.
Belfast.
Berehaven.
Blyth.
Clyde.
Cromarty.
Dover.
Falmouth.
Esquimalt.
Halifax.
Gibraltar.
Aden.
Bombay.
Calcutta.
Hong Kong.
Durban.
Sierra Leone.
Adelaide.
Brisbane.
Fremantle.
Auckland.
Otago.
Bermuda.
Melbourne.
Newcastle.
Tasmania.
Hobart.
New Zealand.
West Indies.

United Kingdom.
Firth of Forth.
Guernsey.
Hartlepool.
Harwich.
Jersey.
Lough Swilly.
Milford Haven.
Newhaven.
Plymouth.
Portland.
Canada.
Halifax.
Mediterranean.
Gibraltar.
Indian Ocean.
Colombo.
Karachi.
Madras.
China Sea.
Africa.
Australia.
Melbourne.
Newcastle.
Tasmania.
Hobart.
New Zealand.
West Indies.

Portsmouth.
Queenstown.
River Humber.
Mersey.
Tay.
Tees.
Thames.
Tyne.
Scapa Flow.
Sheerness.
Quebec.
Malta.
Mauritius.
Rangoon.
Singapore.
Simons bay.
Table bay.
Sydney.
Thursday island.
Port Lyttelton.
Wellington.
Port Royal, Jamaica.

IV.

Stryge-Føretagender.

Engelske Regeringsskibe foretager jævnlig Strygninger (sweeping operations) ud for det forenede Kongeriges Havne.

Under dette Føretagende arbejder Skibene parvis og er forbundet til hinanden ved en Staaltraadstrosse. Som Følge heraf er de betydeligt indskrænket i deres Manøvræevne.

For at tilkendegive at Skibene er i Færd med saadanne Arbejder, vises følgende Signaler fra dem:

En sort Ballon paa Toppen af Fokkemasten og en sort Ballon under Raanokken eller hvor den bedst kan ses, paa den Side paa hvilken det er farligt for andre Skibe at passere de arbejdende Skibe.

Af Hensyn til offentlig Sikkerhed bør alle Skibe, saavel Dampskibe som Sejlskibe, holde af Vejen for Skibe, der viser ovennævnte Signaler, særligt maa det erindres, at det er farligt at komme imellem Skibe, der hører til samme Par.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 77/2459, Nr. 4/97 og Nr. 8/215. København 1914 og 1915.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Hensholt til Forskrifterne for de under Dampskibetsloven 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 i genlig.

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 bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

460. Sverrig. Hanö sund. Sømærke udlægges.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 15/213. Stockholm 1915.)
Ved Forarsudlægningen 1915 vil en Stage blive udsat tæt E. for 4,7 m Grunden paa 56° 00' 52" N. 14° 47' 22" E.
(Kort Nr. 160 og 206.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/1992. København 1914.)

461. Sverrig. Kalmarsund. Kälmar. Lystønde ikke udlagt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 15. Stockholm 1915.)
Den N-lige Anduvnings-Lystønde ved *Kalmarsunds Djuprännä* er ikke udlagt. 56° 41' 38" N. 16° 24' 30" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/426. København 1915.)

462. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Sandhamn. Revengegrundet. Lystønde udlagt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 15/211. Stockholm 1915.)
Revengegrundet Lystønde er atter udlagt. 59° 15' 11" N. 19° 01' 10" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/298. København 1915.)

463. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Galtholmen — Kalfö. Vrag afmærket. Paabud.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 15/210 og Nr. 15 Side 92. Stockholm 1915.)
Vraglystønden, der viser grønt To-Lyn hver 6 s., er udlagt NNE. for Vraget af Damperen *Seithol*. Der er udstedt følgende Bestemmelser for Passagen af Bjergningsstedet:

I Løbet S. om *Svartviks* Holm maa Damperne ikke passere Arbejdspladsen med større Fart end 4 Sm, indgaaende Skibe paa Strækningen fra *Holmens W.-Pynt* til Arbejdspladsen er passeret, og udgaaende Skibe paa Strækningen fra *Ångskolmen W.-Pynt* til Arbejdspladsen er passeret.

I Løbet N. om *Svartviks* Holm maa Damperne ikke passere Arbejdspladsen med større Fart end 6 Sm, indgaaende Skibe paa Strækningen fra *Galtholmen* Fyr til *Ångskolmen E.-Pynt*, og udgaaende Skibe paa Strækningen fra *Ångskolmen E.-Pynt* til *Svartviks* Holm er passeret.

Overtrædelse af disse Bestemmelser vil blive straffet.

Paa et af Fartøjerne paa Arbejdsstedet vajer det internationale Signal I, R, X (Gaa sagte. Mindsk Farten).

Vraglystønden: 59° 22' 40" N. 18° 39' 30" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/301. København 1915.)

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

464. Danmark. Sundet. Kjøge-Bugt. Nat-Skydning. Farvandet midlertidigt spærret.
Indtil Midten af Maj 1915 vil der efter Mørkets Frembrud blive afholdt Skydeøvelser i *Kjøge-Bugt*.
Naar Skydningen finder Sted, er de skydende Skibes elektriske Lykasktere i Virksomhed, og andre Skibe advares imod at komme ind i nævnte Farvand.
Kjøge-Bugt: e. 55° 27' N. 12° 30' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/s. København 1915.)
465. Sverrig. Sundet. Hyven. Kyrkbaekken. Fyr tændt.
(„Underrøttelser for sjefarnde“ Nr. 13/214. Stockholm 1915.)
Kyrkbaekken Fyr holdes tændt indtil videre. 55° 54' 33" N. 12° 40' 39" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 62/2121. København 1914.)
466. Sverrig. Sundet. Malnø Redd. Fyrskib inddraget.
(„Underrøttelser for sjefarnde“ Nr. 15. Stockholm 1915.)
Fyrskibet *Malnø Redd* er inddraget. 55° 38' 34" N. 12° 56' 45" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/304. København 1915.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

467. Danmark. Kattegat. Tangen. Vrag afmærket.
Vraget af Motorskonnerten *Peter* ligger paa 56° 35' N. 10° 50' E. En Vraglystønde, der viser grønt To-Blink, er udlagt 300 m 45° (n. n. N. E. t. E.) for Vraget.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/420. København 1915.)
468. Sverrig. Kattegat. Torekov. Fyr tændt.
(„Underrøttelser for sjefarnde“ Nr. 15/215. Stockholm 1915.)
Indsejlingsfyrene ved *Torekov* holdes tændte indtil videre. e. 56° 25½' N. 12° 37½' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 61/2122. København 1914.)
469. Skagerrak. Hanstholm N. Vrag rapporteret.
Forenen af Damperen *Peter Willemoes* rapporterer, at han den 13de April d. A. passerede en Del Vraggods, bl. a. en halv Side af et sortnalet, mindre Sejlskib og flere mindre Stykker, som var hvidmalede, paa 57° 28' N. 8° 29' E.
470. Skagerrak. Hanstholm NW. Vrag rapporteret.
Bisker *S. Andersen* af *Hansted* rapporterer at han den 15de April d. A., har observeret Vraggods af et Sejlskib 14 Sm NW. for *Hanstholm* Fyr. Vraggodsset var e. 20 m langt og ragede 1 m ud af Vandet. *Hanstholm* Fyr: 57° 06' 47" N. 8° 36' 08" W.
471. Danmark. Skagerrak. Hirshals WNW. Vrag forgravet eftersøgt.
Vraget, som var observeret paa 57° 39' N. 9° 35' E., er eftersøgt, uden at det blev fundet.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/320. København 1915.)

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

472. Ørken Øerne. Scapa Flow. Besejling.
(„Notice to Mariners“ Nr. 292. London 1915.)
Paa Grund af de udlagte Miner er der Lodstvang for alle Skibe (indbefattet Fiskerfartøjer), som har et Dybgaende af over 2,1 m, og Besejling uden Lods vil være i højeste Grad farlig. Fiskerfartøjer og andre Smaaskibe med over 2,1 m Dybgaende skal samle sig ved Lods-Stationerne og vil blive Jodsede ind eller ud af Havnene i Grupper.
Alle Indløb er farlige, og det er absolut forbudt at løbe ind i nogen af dem, undtagen som fastsat i efterfølgende Bestemmelser.
Undersøgsels-tjeneste er oprettet i Indløbet til *Horra* Sund og *Hoy* Sund. Skibe.

nævner sig saadanne Havne i og uden for *Europa* holde skarp Udkig efter nednævnte Signaler og efter Skibe, der varetager Undersøgsels-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 lodretfaldende Sted ved eller tæt ved Indløbet, og fra Undersøgsels-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 nednævnte Steder og Havne kan Søgelys-lejlighedsvis blive vist til Øvelse, hvilket kan gøre Skibstarten vanskelig, naar man nærmer sig dem.

Der er givet Ordre til at undgaa at rette de bevægelige Søgelys mod Skibe, der er i Gang, men Skibsførere bør dog udvise stor Forsigtighed, naar Søgelys er i Virksomhed.

II.

Undersøgsels-Tjeneste.

4) Under visse Omstændigheder kan det blive nødvendigt at undersøge Skibe, som ønsker at staa ind i nednævnte 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 angive dem Steder, hvor de skal ankre. Dersom Regeringsskibe eller Skibe, som hører til Havnemyndighederne, patrullerer uden for Stedet, tilrædes det Handelskibe, at søge Forbindelse med disse for at faa Anvisning paa Kursen til Undersøgsels-Ankerpladsen. Saadan Forbindelse er unødvendig, naar den ombordværende Lods er underrettet fra Havne-myndighederne.

6) Da Undersøgsels-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.

Naar man om Natten staar ind i de under Afdeling III nævnte Havne, vil man undgaa betydelig Forsinkelse og Risiko, dersom man har 4, hele Horisonten rundt lysende, Lantener (2 røde og 2 hvide) klare til Brug.

7) Om Dagen er Kendings-Flagene for Undersøgsels-Fartøjerne et halv rødt og hvidt vandret stribet Flag med blan Kant, og en bla Stander.

Naar Havnen er spærret, fører de desuden tre røde Balloner lodret for hinanden.

Om Natten føre Dampene:

a) Tre røde Lantener lodret for hinanden, naar Havnen er spærret,

b) Tre hvide Lys lodret for hinanden, naar Havnen er aaben.

Disse Lys føres foruden de almindelige Skibsllys, og de lyser Horisonten rundt.

8) Det tilhændes Skibsførere, som nærmer sig *britiske* Havne, hvor Undersøgsels-Tjenesten er etableret, at have Skibets Kendingsignal klart, saa at det kan hejses straks, naar Undersøgsels-Fartøjet gør Signal.

9) Det paalægges Skibsførere, som forsøger at staa ind i Havne, hvor Undersøgsels-Tjenesten er i Virksomhed, nøjagtigt at efterkomme de Instruktioner, som Undersøgsels-Fartøjerne giver dem. I Mangel af saadanne Instruktioner 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 Undersøgsels-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 Undersøgsels-Fartøjet.

10) Under Taage opfordres Skibsførere til at vise den yderste Forsigtighed og til endog at nærme sig „*Examination Anchorage*“ med Forsigtighed.

11) Handelskibe, der nærmer sig Havne, advares navnlig mod at benytte private Signaler af nogen Art, hvetken ved Dag eller ved Nat. Skibe, der anvender saadanne Signaler, udsætter sig for Beskyldning.

12) Havnelodserne er bekendt med de Bestemmelser, der skal følges.

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 er bestemte til *Stromness*. Skibe kan ikke sejle ind i *Scapa Flow* fra *Stromness*.

Det er forbudt at staa ind i *Hoza Sund* og *Hoy Sund* om Natten.

Passage gennem *Carnick Sund* er fuldstændig forbudt.

Hoza Sund: c. 58° 49' N. 3° 03' W. *Hoy Sund*: c. 58° 57' N. 3° 21' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/31 og 17/388. København 1915.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

473. **Atlanterhavet. Vrag.**
Føderen af Damperen *Peter Willemoes* rapporterer, at han den 22de Marts d. A. paa 37° 13' N. 74° 57' W. passerede en Del af et Vrag, c. 12 m langt, som ragede c. 3/4 m ud af Vandet, og at han den 28de Marts d. A. paa 42° 35' N. 51° 03' W. passerede en lodret staaende Mast, der ragede c. 1 m ud af Vandet.
474. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Gloucester. Afmærkning forandret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 13/766. Washington 1915.)
1. *Round Rock Shoal* Lystønde 2, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 10 s, Lys 5 s, Mørke 5 s, er udlagt i c. 10 1/2 m Vand SW. for Grunden, 207 1/2 (misv. SW. 1/4 S.) fra *Tempound Island* Fyr og 260° (misv. W. 3/8 N.) fra *Gloucester Breakwater* Fyr.
2. *Round Rock Shoal* vandret stribe Spiritønde er inddraget.
3. *Round Rock Shoal* Spiritønde 1 er udlagt i c. 6 1/2 m Vand NE. for Grunden, henholdsvis 203° (misv. SW. 3/4 S.) og 298 1/2° (misv. NW. 1/4 W.) fra ovennævnte Punkter.
4. *Tempound Island Ledge* Lystønde 6 A er inddraget.
Tempound Island Fyr: 42° 36' 07" N. 70° 39' 58" W.
475. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Cape Cod Bugt. Cape Cod Kanal. Midlertidig Belysning.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 12/705. Washington 1915.)
Et hvidt, fast Fyr er midlertidig tændt c. 525 m inden for Yderenden af Bølgebryderen.
Lystønde Nr. 2, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 10 s, Lys 5 s, Mørke 5 s, er midlertidig udlagt i c. 12 m Vand c. 105 m fra den overflydte Ende af Bølgebryderen.
Der vil blive givet nærmere Oplysninger om Tidspunktet for Tændingen af Fyret paa Yderenden af Bølgebryderen. 41° 46' 47" N. 70° 29' 26" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/61. København 1915.)
476. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. New Bedford. Tønder inddraget.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 12/707. Washington 1915.)
Følgende Tønder ved Indløbet til Havnen er inddraget: a) *Clark Point* Tønde Nr. 2. b) *Mosher Point* Tønde 1. c) *North* Tønde 4. *New Bedford*: 41° 37' N. 70° 54' W.
477. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Floden. Grubbs Landing. Fyr forandret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 12/711. Washington 1915.)
Grubbs Landing Fyr er forandret til at vise Et-Lyn hver 1 s, Lyn 0,3 s, Mørke 0,7 s. I øvrigt uforandret. 39° 47' 09" N. 75° 27' 52" W.
478. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Floden. Schuylkill River Bag-fyr forandret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 12/712. Washington 1915.)
Schuylkill River Bagfyr er forandret til at vise Lys med En-Formørkelser hver 3 s, Lys 2 s, Mørke 1 s. I øvrigt uforandret. 39° 53' 26" N. 75° 11' 33" W.
479. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Baltimore. Hawkins Point Fyr forandret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 13/770. Washington 1915.)
Hawkins Point Fyr er forandret til at vise hvidt Et-Lyn hver 1 s, Lyn 0,3 s, Mørke 0,7 s. 39° 12' 28" N. 76° 31' 58" W.

496. **Italien W.-Kyst. Neapel Bugt. Campanella. Fyr forandres.**
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 101/240. Genova 1915.)
I den første Halvdel af Maj 1915 forandres Fyret paa *Campanella* Pynt til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 s, Lys 5 s, Mørke 5 s. Synsvidde: 15 Sm. 40° 34' 07" N. 14° 19' 36" E.
497. **Sicilien N.-Kyst. Zaffarano. Oplysning om Fyr.**
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 101/258. Genova 1915.)
Det røde, faste Bifyr, som lyser over *Formica* Grunden, er synligt i Pejlinger fra 298° til 344°. 38° 06' 39" N. 13° 32' 21" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 55/1900. København 1914.)
498. **Italien E.-Kyst. Venedig Bugt. Besejling.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 22/617. Berlin 1915.)
Paa Grund af Øvelser og Arbejder er Sejlsads farlig indenfor 6 Sm's Afstand fra Kysten paa Strækningen mellem *Porto Corbellazzo*, 45° 32' 30" N. 12° 45' 50" E., og *Porto Levante*, 45° 03' 50" N. 12° 21' 40" E.
Følgende Bestemmelser er udstedte:
Sejlsads i *Lido Pas*, til *Malamocco* og *Chioggia* er tilladt i klart Vejr og i Tiden fra Solopgang til Solnedgang med Undtagelse af midlertidige Indskrænkninger, der træffes af Kommandanten paa Pladsen.
Skibe kommende fra Søen, og som vil løbe ind i Bugten i dette Tidsrum, skal stoppe 6 Sm fra Kysten E. for Semaforen paa Lodstaarnet, som staaar paa 45° 21' N. 12° 19 3/4' E. Ved at hejse Lodsflag og Kendingssignal skal de tilkaldte Lodsartøjet, som krydser i dette Farvandet.
Skibe, som vil forlade Havnene, skal underrette Havneautoriteterne derom, hvorefter de vil faa nærmere Oplysninger angaaende Lodsningen.
499. **Grækenland. Santa Maura. Kap Dukato. Fyr atter tændt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 270. London 1915.)
Fyret paa Kap *Dukato* er atter tændt, men det brænder ikke paalideligt. 38° 33 1/2' N. 20° 33 3/4' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/213. København 1915.)
500. **Grækenland. Morea. Kyparissia. Oplysning om Fyr.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 269. London 1915.)
Det røde, faste Fyr paa Molen ved *Kyparissia*, som var midlertidig nedlagt, er endnu ikke tændt og bør udtages af Kortene. 37° 15 1/2' N. 21° 40 1/2' E.
501. **Grækenland. Morea. Kap Matapan. Fyr atter tændt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 271. London 1915.)
Fyret paa Kap *Matapan* er atter tændt. 36° 22 3/4' N. 22° 28 3/4' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/259. København 1915.)
502. **Rusland. Sorte Hav. Kazach (Dvoinaia) Bugt. Vrag.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 279. London 1915.)
Et Vrag (en sunket Skydeskive) med en Mast c. 4 m over Vandet ligger 0,18 Sm 358° (misv. N. 1/8 W.) fra den hvide Forbaake paa *Dvoinaia* Pynt. 44° 35 1/4' N. 33° 24 1/4' E.
503. **Libyen (Tripolis). Homs (Lebida). Fyr tændt.**
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 100/235. Genova 1915.)
Paa Yderenden af den under Bygning værende Mole er tændt et hvidt, fast Fyr.
Homs: 32° 40 1/2' N. 14° 16 1/4' E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

504. **England. Advarsel ved Besejling af britiske Havne.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 274. London 1915.)

I.
Den engelske Regering har udstedt følgende Bekendtgørelse:

1) Da det paa Grund af Øvelser, Manøvrer, eller andre Aarsager kan være nødvendigt at forbyde al Adgang til visse Havne i det britiske Rige, skal man, naar man

480. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Pamlico Floden. Windmill Point Shoal. Fyr flyttet.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 13/772. Washington 1915.)

Windmill Point Shoal Fyr er flyttet 210 m NW. efter og staar nu paa N.-Siden af det gravede Løb. 35° 31' 55" N. 77° 02' 52" W.

481. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Ocracoke Inlet. Wallace Channel. Fyr lænket.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 12/716. Washington 1915.)

Wallace Channel røde, faste Fyr Nr. 2, 4 og 6 er tændt paa Baaker i c. 2 m Vand. Fyr Nr. 2 staar 55° (misv. NE. t. E. 1/4 E.) fra *Sheep Island Slue* Fyr og 112 1/2° (misv. SE. t. E. 3/8 E.) fra *Southeast Point Royal Shoal* Fyr. Fyr Nr. 4 staar henholdsvis 27° (misv. NE. t. N. 1/4 N.) og 113° (misv. SE. t. E. 5/8 E.) fra samme Punkter. Fyr Nr. 6 staar 343° (misv. N. t. W. 1/8 W.) fra *Sheep Island Slue* Fyr og 263° (misv. W. 1/4 S.) fra *Ocracoke Fyr. Sheep Island Slue* Fyr: 35° 03' 22" N. 76° 06' 15" W.

482. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Pamlico Sund. Neuse Floden. Gum Thicket Shoal. Tønde flyttet.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 12/717. Washington 1915.)

Gum Thicket Shoal Tønde 2 A er flyttet c. 1/4 Sm S. efter; den ligger nu i c. 5 m Vand. 217° (misv. SW. 3/8 S.) fra *Neuse River* Fyr og 160° (misv. S. t. E. 1/2 E.) fra *Lower Broad Creek* Fyr. *Neuse River* Fyr: 35° 05' 20" N. 76° 32' 56" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/414. København 1915.)

483. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Frying Pan Shoals. Lys- og Klokketønde omhyttet med Lys-, Fløjte- og Undervandsklokketønde.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 12/720. Washington 1915.)

Frying Pan Shoals Lys- og Klokketønde er omhyttet med en Lys-, Fløjte- og Undervandsklokketønde. 33° 28' 30" N. 77° 36' 15" W.

484. Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. St. Simon Sund. Brunswick Harbor Bagfyr flyttet.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 12/722. Washington 1915.)

Brunswick Harbor Bagfyr er flyttet c. 70 m i Retning 344° (misv. N. t. W. 3/8 W.) og staar nu paa N.-Siden af *Academy Creek* i c. 5 m Vand. 31° 09 3/4' N. 81° 30 1/4' W.

485. Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. St. Andrew Sund. St. Andrew Sound Fyr forandret.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 13/776. Washington 1915.)

St. Andrew Sound Fyr er forandret til at vise hvidt Et-Lyn hver 5 s., Lyn 0,5 s., Mørke 4,5 s., 30° 59' 37" N. 81° 25' 18" W.

486. Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. Little Cumberland Island. Fyr nedlagt.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 13/777. Washington 1915.)

Little Cumberland Island Fyr er nedlagt. 30° 58' 34" N. 81° 24' 40" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/172. København 1915.)

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

487. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston. Galveston Bar Lys- og Fløjtetønde forandret.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 12/724. Washington 1915.)

Galveston Bar Lys- og Fløjtetønde er forandret til at vise hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., Svanvidde: 9 Sm. 29° 19' 30" N. 94° 39' 00" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/173. København 1915.)

488. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston Bugt. Belysning forandret.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 12/725. Washington 1915.)

1. *Galveston Bay Channel Entrance* hvide, faste Ledelyr, der lyser 90° paa hver Side af Lyrlinien, er tændte. Forlyret staar paa W.-Siden af Løbet i 5 1/2 m Vand, 277°

(misv. W.) fra *Bolivar Point* Fyr og 37° (misv. NE. t. N. 3/8 N.) fra *Texas City Channel* Fyr Nr. 1 A. Baglyret staar i c. 2 m Vand c. 610 m 317° (misv. NW. 1/2 W.) fra Forlyret.

2. *Galveston Bay Channel* hvide, faste Fyr Nr. 3 A er tændt. Fyr staar i 2 1/4 m Vand paa W.-Siden af Løbet omtrent midt imellem Fyr Nr. 3 og *Red Fish Bar Cut* Fyr, 156° (misv. SE. t. S. 1/4 S.) fra *Red Fish Bar Cut* Fyr og 66° (misv. NE. t. E. 1/4 E.) fra *April Fool Point* venstre Kant.

3. *Texas City Channel* Fyr Nr. 3 er nedlagt. 29° 22' 00" N. 94° 49' 32" W.

489. Mexico. Yucatan. Progreso. Vrag.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 13/782. Washington 1914.)

Vraget af Transportskibet *Progreso* med Mastene over Vandet er sunket i c. 9 m Vand c. 5 Sm 37° (misv. NE. t. N. 1/4 N.) fra *Progreso* Fyr, der ligger paa 21° 17' 00" N. 89° 39' 30" W.

490. Engelsk Honduras. Belize. Radio-Station oprettet.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 12/727. Washington 1915.)

Ved *Belize* er oprettet en Radio-Station. Code- og Ciffer-Telegrammer modtages foreløbig ikke. Stationens Rækkevæne er 600 Sm. Bølgelængde: 600 m. 17° 30' 25" N. 88° 12' 08" W.

491. Porto Rico E.-Kyst. Vieques Passage. Point Arenas. Klokketønde omhyttet med Lystønde.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 13/783. Washington 1915.)

Point Arenas sorte Lystønde Nr. 3, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s., er udlagt ud for Yderenden af *Arenas* Banke i Stedet for *Point Arenas* Klokketønde Nr. 1. 18° 10' 10" N. 65° 36' 20" W.

492. Brasilien. Hølspur Bank NE. Brand rapporteret.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 284. London 1915.)

Brænd, som strakte sig over en Distance af c. 0,2 Sm, er observeret paa 17° 36' S. 35° 17' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

493. Italien W.-Kyst. Spezia. Resejling.

(⁶Nachrichten für Seefahrer" Nr. 22/616. Berlin 1915.)

Paa Grund af Øvelser og Arbejder er Sella's farlig i den indre Del af Bugten inden for Linien fra *Scandola* Tårn til *Marabunga* Punt. Følgende Bestemmelser er udsædt: Afgang og Ankomst af Skibe er kun tilladt i klart Vejr og i Tiden fra Solopgang til Solnedgang.

Skibe kommende fra Søen, og som i dette Tidstrum vil anløbe Reden, skal stoppe 2-7 Sm fra *Palinuro* Sematorstation og ved at sætte Lodsflag og højse Kendingsignal anmode om Tilladelse til at staa ind. Et Fartøj eller en Torpedobaad vil bringe Lødsen ud, eller ogsaa gives der Svær fra Sematorstationen.

Skibe, som vil til Søs, skal underrette Havnekontoret derom, hvorefter de vil modtage nærmere Anvisning.

Spezia: c. 44° 04 3/4' N. 9° 52 3/4' E.

494. Italien W.-Kyst. Livorno. Yada. Fyr forandret.

(⁶Avvisi ai Naviganti" Nr. 101/237. Genova 1915.)

Fyret paa Grunden *Yada* er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 3 s., Blink 1 s., Mørke 2 s. Lysevæne: 17 Sm. I øvrigt uforandret. 43° 19' 11" N. 10° 21' 54" E.

495. Italien W.-Kyst. Civitavecchia. Fyr forandres.

(⁶Avvisi ai Naviganti" Nr. 101/242. Genova 1915.)

Om kort Tid forandres Andrivningsfyret ved *Civitavecchia* til at vise hvidt To-Blink hver 15 s., Blink 3/4 s., Mørke 4 1/4 s., Blink 3/4 s., Mørke 9 1/4 s. I øvrigt uforandret. 42° 05' 24" N. 11° 47' 11" E.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikaas Ø-Kyst og Asiens S.- og Ø-Kyst med hosliggende Øe.

No. 203. Russian Maritime Province—Eastern Bosphorus Strait. Skrypleff island—Alteration in character of light. Position. On the summit of the island. Lat. $43^{\circ} 01' \frac{1}{2}''$ N., long. $131^{\circ} 37' \frac{1}{2}''$ E. New abridged description. Lt. Gp. Fl. (3), ev. 12 sec, 172 ft., vis 15 m. Alteration. The fixed white light has been replaced by a group flashing white light showing three short flashes every twelve seconds. (Notice No. 203 of 1915, dated 20th March.)

Charts affected. No. 1011, Eastern Bosphorus strait. No. 288, Ussuri bay. No. 511, Trinity bay to the Eastern Bosphorus. No. 2432, Tumen Ula to Strelak bay. No. 2405, Kuril islands. No. 2459, North-west Pacific ocean, &c. Publications. List of Lights, Part VI, 1915, No. 2186. E. C. Korea and Siberia, &c., Pilot, 1913, page 156.

No. 219. Korea, South-West Coast—Shoon Group. Pogiri to—Wreck south-westward of Position (approximate). At a distance of about $10 \frac{1}{10}$ cables, 230° (S. 54° W. Mag.), from the 668 foot summit on Boehokuku (Race point), Lat. $34^{\circ} 06' \frac{3}{4}''$ N., long. $126^{\circ} 30' 30''$ E. Description. Sunken wreck of the vessel Manju Maru. Note. A note "(posn. approx)" is to be inserted on chart No. 1558 against this wreck. Variation. 4° W. (Notice No. 219 of 1915, dated 26th March.)

Charts affected. No. 1558, Shoon harbour. No. 3365, Port Hamilton to Mackau group. No. 104, Korean archipelago, southern portion. No. 3480, Shantung promontory to Nagasaki. Publication. China Sea Pilot. Vol. V., 1912, page 656.

No. 240. Bay of Bengal—India. False point anchorage—Alteration in position of Fairway buoy. New position. In a depth of 30 feet, at a distance of 4 cables north-eastward from former position, and 17 cables, 229° (N. 21° E. Mag.), from Reddie beacon. Lat. $20^{\circ} 27' \frac{1}{2}''$ N., long. $86^{\circ} 47' \frac{3}{4}''$ E. Description. A conical buoy, painted in black and white horizontal bands, with staff. Variation. 1° E. (Notice No. 240 of 1915, dated 29th March.)

Chart affected. No. 755, False point anchorage. &c. Publication. Bay of Bengal Pilot, 1910, page 273.

No. 244. China, North-east Coast. Kyau Chau bay approach—Existence of a rock. Position (approximate). At a distance of about $1 \frac{1}{10}$ miles, 79° (N. 83° E. Mag.), from Princess rock. Lat. $35^{\circ} 54' \frac{1}{4}''$ N., long. $120^{\circ} 15' \frac{1}{4}''$ E. Depth. 5 fathoms. Description. An isolated rock. Note. (P. A. c.) is to be inserted on the charts against this rock, which has been temporarily marked by a red buoy. Variation. 4° W. (Notice No. 244 of 1915, dated 29th March.)

Charts affected. No. 1255, Kyau Chau bay to Lai Chau bay. No. 3480, Shantung promontory to Nagasaki. No. 1262, Hongkong to Gulf of Lian-tung. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 411.

No. 267. Japan—Shimonoseki Strait. Moji ko—Light-buoy withdrawn. Position. At the north-east end of Moji su. Lat. $33^{\circ} 57' \frac{1}{2}''$ N., long. $130^{\circ} 57' \frac{1}{4}''$ E. Description. A Light-buoy, painted in red and white horizontal bands, exhibiting an occulting white light. (Notice No. 267 of 1915, dated 6th April.)

Charts affected. No. 3114, Moji and Shimonoseki ko. No. 1578, Shimonoseki kaikyo. No. 532, Approach to Shimonoseki kaikyo. Publication. Japan Pilot, 1914, page 362.

No. 273. Africa, East Coast. Former Notice. No. 1552 of 1914; hereby cancelled. (1) Extinction of lights. Caution. All British lights on the East Coast of Africa, including Zanzibar, are liable to be extinguished without Notice. (2) Special directions for vessels approaching Zanzibar and Mombasa. (a) Zanzibar: Caution. Merchant vessels approaching Zanzibar are warned to do so on the parallel of latitude $3^{\circ} 40' 30''$ S., passing through the meridian of longitude 40° E. Zanzibar should only be approached by the northern channel. (b) Mombasa: 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. 273 of 1915, dated 6th April.)

— Eleonora Mærsk afg. Newcastle 15./4. — Elisabeth Mærsk ank. Methil 14./4. — Hulda Mærsk afg. Helsingør 16./4. — Laura Mærsk afg. Newcastle 10./4. — Johannes Mærsk ank. Newcastle 15./4. — Lexa Mærsk ank. Kjøbenhavn 1./4. — Peter Mærsk ank. Rufisque 11./4. — Sally Mærsk ank. Konstantinopel 29./9.

Dania. Mary, Clausen, pass. Kjøbenhavn 18./4. for Newcastle. — Ely, Lorentzen, afg. Savannah 1./4. til Kjøbenhavn. — Nelly, Clausen, ank. Le Havre 17./4. — Lilly, Bang, pass. Dover 18./4. til Palermo. — Alexy, Dahn, ank. Trondhjem 13./4. — Dagny, Sørensen, afg. Risør 13./4. til Preston.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn. Freja afg. Tynen 14./4. til Kjøbenhavn. — Hans Jensen, afg. Horsens 15./4. til Nakskov. — Rolf afg. Newcastle 16./4. til Rødbj Havn.

Thurs. Petrine Hansoi, Hansen, ank. Kjøbenhavn 15./4. — H. A. Hansen, Andreasen, ank. Burnt Island 12./4.

Æro. Energi, Jensen, ank. Burntisland 14./4. — Emanuel, Svane, ank. Aarhus Red 16./4. — Erindring, Nielsen, ank. Burntisland Red 15./4.

Sejlskibe.

Sonderho — Fano. Elisabetha, Fischer, ank. Cadiz 27./3. — Martha, Fischer, ank. Cadiz 7./4.

Svendborg. Erhardt, Larsen, ank. Kirkwall 14./4. — Mercur, Lund, ank. Dysart 14./4. — Marie, Nielsen, ank. Leith 14./4. — Ring Andersen, Hansen, ank. Rønne 12./4. — Britannia, Rasmussen, ank. Falkenberg 16./4. — Pallesen, Jensen, ank. Falkenberg 16./4. — Roma, Jensen, ank. Falkenberg 16./4. — Gefion, Lund, ank. Falkenberg 16./4. — Nanna, Madsen, ank. Falkenberg 16./4. — Fortuna, Jørgensen, ank. Granton 16./4. — Valkyrien, Hansen, ank. Dysart 13./4. — Fædres Minde, Knudsen, ank. Helsingør 14./4. — Willemoes, Eriksen, ank. Trondhjem 13./4. — Jason, Hansen, ank. Granton 13./4. — Walborg, Rasmussen, ank. Frederiksstad 17./4. — Ragnhild, Wilde, ank. Drammen 16./4. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Holmestrand 17./4. — H. C. Jensen, Larsen, ank. Kristiania Fjord 17./4. — Concordia, Møller, ank. Aalborg 19./4. — Rossing, Larsen, ank. Frederiksstad 19./4. — Cimbria, Larsen, ank. Moss 17./4. — Mine, Jørgensen, ank. Kristiania 18./4.

Æra. Caroline, Madsen, ank. Kjøbenhavn 14./4. — Mathilde, Hansen, ank. Leith 14./4. — Hebe, Clausen, ank. Leith 14./4. — Kirstine, Rasmussen, pass. Skagen 15./4. sydg. — De tre Søskende, Bager, ank. Kjøbenhavn 14./4. — Merkur, Christensen, ank. Halmstad 14./4. — Abba, Hansen, ank. Frederikshavn 14./4. — Kathinka, Olsen, ank. Leith 14./4. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Dysart 14./4. — Haabet, Petersen, afg. Dysart 15./4. til Portrieux. — Henry, Jensen, afg. Dysart 15./4. til Portrieux. — Skandia, Fabricius, ank. Frederikshavn 15./4. — Nathalia, Eriksen, ank. 15./4. til Lorient. — Salus, Andersen, ank. Lorient 15./4. — Albertha, Kromann, ank. Brest 15./4. — Agnete, Madsen, ank. Sakskjøbing 16./4. — Pampa, Thorsteinson, ank. Halmstad 16./4. — Mars, Olsen, pass. Svendborg p. R. t. Froskjøbing 16./4. — Poseidon, Rasmussen, ank. Rudkjøbing 15./4. — Bølgen, Friis, ank. Frihavnen 14./4. — Marstal, Hansen, ank. Tørborg 14./4. — Ofelia, Clausen, ank. Granton 15./4. — Hnsavik, Hansen, ank. Centa 15./4. — Froya, Albertsen, afg. Kragerø 15./4. til Leithfjord. — Fortuna, Smidt, ank. Kjøbenhavn 16./4. — Atlantic, Rasmussen, ank. Methil 16./4. — Ludvig Bramsen, Groth, er ank. til Rio Grande. — Alf, Hansen, ank. Danzig 16./4. — Vega, Petersen, ank. Monterose 16./4. — Hertha, Krnl, ank. Ayr 16./4. — K. Hay, Petersen, ank. Hals 16./4. — Laura, Jensen, ank. Frederikssund 17./4. — Neptun, Skals, ank. Fakse 17./4. — Herkules, Bager, ank. Ronneby 16./4. — Solon, Eriksen, ank. Kjøge 17./4. — Signe, Hansen, ank. Trævemünde 17./4. — Bertha, Madsen, ank. Trævemünde 17./4. — Pampa, Sveudsen, ank. West Wemyss 16./4. — Katrine, Boye, ank. Ebeltoft 17./4. — Emanuel, Kock, ank. Bogense 17./4. — Eliezer, Nielsen, ank. Gibraltar 16./4. p. R. t. Ceuta. — Hejmdal, Stanggaard, afg. Dysart 16./4. til Odense. — Maron, Albertsen, ank. Valencia 16./4. — Marienborg, Madsen, ank. Korsør 16./4. — Hosanna, Raahauge, ank. Frederiksstad 16./4.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 22. April 1915. — Det asiatiske Kompagni. (Sluttet.) — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns officielle Børskurs.

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 (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	Skibeafgift 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) 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. 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.	Skibeafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " " Litæpenge: 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 Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatore og Hejseværker. Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.
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 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 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 Speidterfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingsplads. 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 Bredder. Dybden i Dokhavnen og paa Slusestærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrmlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastatgift 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 Vanddybde. Gode Besejlingsforhold, Reden rolig, god Ankerbund.	Skibeafgift 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 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 84,52 m (110 Fod). Dybde over forreste Kølblok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibisbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibsmølle. 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.	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 1908; Kultfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 & 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forafindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet 8 m og i den største Del af Havnen er 7,3 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 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 her-værende 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.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 20 Fod 6,3 m og afmærket Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paa begyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstvang. Bugsering foregaa 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 Køhalingssplads haves. Kran til 6 Tons. Jernbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{2}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkepenge: For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 90 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebeta-les dog efter visse nærmere Regler for Varer, der in-den 3 Maane-der efter Ind-førelsen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaa-ende, Drægtighed og den Distance, der lod-ses, og ere meget mo-derate. Der er Som-mer- og Vintertakst. Bugsering af Damp-skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Di-stance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Mini-steriet ap-proberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overens-komst med vedkomme-nde Arbejder-formand (Ste-vedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Op-halingsbeddinger, 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, Jernbanespor langs begge 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 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 Jernbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østerøen 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. Havne-pladsen er belyst. Jernbanespor langs den største Del af Bolværkerne.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebøje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: 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 Havne-plads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 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 Kølhalingsplads, 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 Kultursynning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørger af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 68' 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.
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 besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanspor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
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 $\frac{1}{2}$ 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. Lodsøn 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 besørger af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernban spor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingsplads.
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.	Jærnbanspor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrighed. Lodstvang mellem Stige og Odens. 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 besørger af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanspor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor 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, Kølhaleplads og Reparationsværksted findes.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 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, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore 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. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviante-ring indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træsksbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ¼ 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, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks 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 besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træsksbyggerier. Ophalerbedding, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskskibe 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. 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. 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 Ladeplass. Axel Lund. Telf. 8.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 208.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedør.

Telegr.-Adr. „Vollhelm“, Lovisa.

Hecksher & Søns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sell- og Dampskibe etc.

— Havarilagenter. —

Telegr.-Adr.: **Heckshere, Kjøbenhavn.** — Tlf. 7898.
Nat-Telefon i Havariliftede 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 & Hentlin's Eftf.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON.

Oskarshamn.

Telegr.: DAMSON.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Bilkkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Kebmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (op. Søager).

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPIERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede Klædelager.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telt. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorhaande er altid i Suen. Fri
Ind- og Udsæining.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhryingskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhryingsagent

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.: Harkriolen 10.

W. CHR. WILLARSEN

Skibesmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG.

St. Hansgade 9. Telefon 187



OLSKIND

Bedste Olieøj

Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæx overalt.

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

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{N/S}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtore etc.

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

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRIH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

LANDMANDSBANKEN

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

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og
solidt.

J. Bindselev, Vesteragade, Aalborg.

Metaltøberl.

Spec.: Skibsarbejde.

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 samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

I. P. Carstensen, Skibs- og Baadebyggeri,

KORSØR (etabl. 1872)

anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjorbecks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

ZOO. HAVE

i København

køber gerne for den
brugbare Dyr.

Telefon 5430. **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Frølygte“.

Køb og Salg samt Kontrahering af

Damp-, Sejl-

og Motorskibe.

C. P. JENSEN,

PAUL ANKERGADE 2.



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 overall. Albert B. Cohn. Telefon 3283.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“. 5-100 A/s „VØLUND“.
Billig Drift - Solid - Driftssikker. HK | Blegdamsvej 32. København N.

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.

AVERTISSEMENTS PRIS.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse »Skibsfart«

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

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværksarbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,

Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y - Taga 136 x.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartejer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik - Støberi - Forniklingsanstalt.

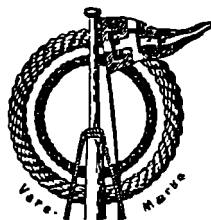
Adelgade 79. København K.

Telef. Central 8556

Hill-Madsen[®]

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

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



HERKULES
Hamp-Tovværk

- mønsterbeskyttet -
med den Indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

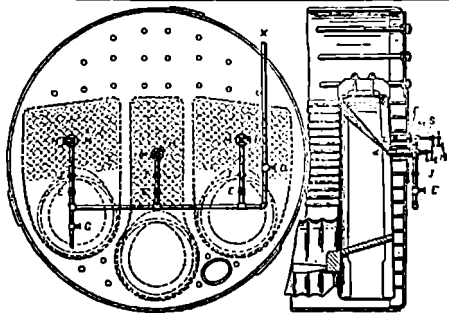
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 17.

Kjøbenhavn, Torsdag den 29. April 1915.

22. 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 Iugkammerdørene, 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 Nyttøevirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telefoner: 1403 - 1405
3053 - 3073
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

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

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 • •

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

Nic. Heimbürger Skibsmægler

Petrograd. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

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 Tong 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 eksplosions sikker. 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 — skavel 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, Kedelsmedie, Jærnstøberi, Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

Wiese & Co.,
Lissabon.
Skibsmæglere & Saltexportører.
Bunker Kul. Billigste Priser.
(Største flydende Kullager).
Telegram-Adr.: **Wieseco.** (H. O. 205).

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

Telefoner **92 86**
102 86

Aktieselskabet

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT
Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition. ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

Vil De sikre Dem

Salmonsens Konversationsleksikon

som nu udkommer i ny udvidet Udgave i 20 statelige Bind indbundet i Læderryg og Hjørner. 1—2—3 Bind udkommer i Aar og leveres straks ved Udgivelsen, derpaa 2 Bind om Aaret. Prisen pr. Bind er 14 Kr. men Værket leveres ogsaa paa maanedlig Ratebetaling af

2 Kr.

Send mig et Brevkort, og De skal faa tilsendt illustreret Plan over Værket.

Følg med fra **Begyndelsen.**

Emil Wiene's Boghandel,
Østerbrogade 23, København Ø.

Forvalterstilling.

For en velanbefalet Styrmand, som er fuldt fortrolig med Stuvning, Losning og mekaniske Pakhusindretninger, bliver der i Løbet af nogle Maaneder Stilling ledig ved en stor, engelsk Fabrik.

Reflekteranter bedes indsende deres Ansøgning med fylde Oplysninger om hidtidig Tjeneste og personlige Forhold under Mærket „X“ til dette Blads Kontor.

C. K. HANSEN.

KØBENHAVN.

∴ DAMPSKIBSRHEDER ∴

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.
BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Forlang
overalt



Mejeriet
Pasteur
Odense,
Danmark.

De private Assuranceurere lim.

i København
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i København.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,050.
Iegner 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 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: Holberggade 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 Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756

Genforsikring Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 5 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

Telegr.-Adr.: »REASSURANCE«

Forsikringsaktieselskabet „National“

København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige, faste Præmier

Hovedkontor: **Nørrevoldgade 15**

Telefon 7565.

Telegram-Adr.: „Nation“.

JULIUS OTT

Ingeniør, Konsulent
i Skibsbygning

Hamburg 1, Ferdinandstrasse 29.

Køb og Salg af Neutrale Skibe

Moderne hurtiggaaende Hvalbaade

vel skikket som Fiskefartøjer eller Bugserbaade, til Salg ved

Storm & Bull, Ltd.

Kristiania.

Skibsinspektør.

En velanbefalet Dampskibsfører mellem 40 og 50 Aar med Erfaring i forskellig Dampskibsfart, gode Sprogkundskaber og med moderate Gagefordringer søges. Tiltrædelse senest 1. Juli. Billet mkt: »Skibsinspektør« bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlg. Adr.: Tonnage. Telefon: 3224. 3244.

I. P. Carstensen, Skibs- og Baadebyggeri,

KORSØR (etabl. 1872)

anbefaler sig med Levering af alle Slags Baade.

Skibsfører

søges straks for en Dampbaad, 50 Brutto Tons — Fjordfart med Passagerer, Post og Gods. Henvendelse til A. Uhrenholdt, Hobro.

ZOOB. HAVE

i København

køber gerne for den brugbare Dyr.

Kjøbenhavn, den 29. April 1915.

Lovforslagene om Navigationsundervisningen og om Søneringen, der, som det vil erindres, forelagdes Folketinget paa et tidligt Tidspunkt af Rigsdagssamlingen i den Skikkelse, i hvilken Landstinget havde vedtaget Forslagene i Fjor Foraar, er i Løbet af den sidste Uges Tid bleven gjort færdige i Folketinget.

Den 20. ds. afgav Folketingsudvalget sin Betænkning, den 24. foretoges 2den Behandling i Tinget og den 26. 3dje Behandling. Ved begge Behandlinger vedtoges en Række Ændringsforslag, der taget under et betegner en meget væsentlig Omformning af de oprindelige Forslag.

Med Forbigaaelse af alle mindre betydende Punkter er Ændringerne følgende:

I. Navigationsundervisningsforslaget.

Den udvidede Skibsførereksamen er helt bortfaldet, og i Stedet er indsat Vinterkursus ved Navigationsskolerne paa højst fire Maanedre, og som ikke afsluttes med Eksamen. Disse Kursus omfatter de samme Fag, som var tiltænkt den udvidede Skibsførereksamen, nemlig Engelsk, Tysk, Søret og Handelslære, Matematik og Naturlære, Navigation og maritim Teknik, men desuden Foredrag over Historie og nordisk Literatur.

Eksamensfordringerne er for alle Eksaminernes Vedkommende indsat i selve Loven; medens de efter det oprindelige Forslag skulde bestemmes ved kgl. Anordning ligesom ved Maskinisteksamensloven. Bestemmelserne om Kravenes Omfang skal revideres inden fem Aar fra Lovens Ikrafttræden.

Den tvungne Styrmandsfart mellem Styrmandseksamen og Skibsførereksamen er bortfaldet. Dog kan Ministeren, naar der af Staten eller private stilles Skoleskibe til Raadighed i fornødent Omfang, gøre Adgangen til Skibsførereksamen afhængig af, at Eksaminanden har gennemgaaet et tre Maaneders Kursus i et saadant Skoleskib.

Navigationskolerne godkendes ved selve Loven, og Godkendelsen omfatter de samme syv Skoler som hidtil. Samtidig bortfalder den foreslaaede Statsgaranti for Lærrelønningerne med den dertil hørende administrative Kontrol af Skolernes økonomiske Forhold, og i Stedet forhøjes Tilskudet til Skolerne. Det faste aarlige Tilskud sættes til 2,000 Kr., indtil 15,000 Kr. kan fordeles til Skolerne i Forhold til Antallet af bestaaede Eksaminer ved disse og indtil 25,000 Kr. kan endelig fordeles mellem Skolerne efter disses Udgifter til Lærrelønninger, Lokaler og Undervisningsmidler.

Ogsaa Elevunderstøttelserne er forhøjet. Den maa-nedlige Understøttelse kan ansættes indtil 30 Kr., indtil 100 Kr. en Gang for alle kan tilstaaes den, der har bestaaet Skibsførereksamen, og endelig kan der ydes indtil 50 Kr. Hjælp til Anskaffelse af Undervisningsbøger.

Reglerne om Navigationslæreruddannelsen affattes væsentlig udførligere end før, uden at der dog dermed gives dem noget egentligt nyt Indhold, udover at det udtrykkelig fastslaaes, at der kan gives Lærerne Understøttelse til Studierejser.

Bortset fra hvad der er en Følge af den foreslaaede Ændring i hele Skoleordningen, undergaar imidlertid Lærernes Stilling en væsentlig Forandring ved Ændringer, der borttager Lærernes Medvirkning ved Eksamensbedømmel-

sen. Da der ikke er gjort Skridt til at udfylde den Plads ved Bedømmelsen, der i det oprindelige Forslag var tiltænkt Lærerne, bliver Følgen den, at der herefter kun deltager to Mænd i Bedømmelsen ved Skibsfører- og Styrmandseksaminerne, medens en enkelt Mand klarer Bedømmelsen ved de helt smaa Eksaminer.

Endelig er Navigationsdirektørens Lønning nedsat til 6,400 Kr. som Maksimum.

II. Søneringsforslaget.

Tonnagegrænsen, der betinger Ansættelsen af to Styr-mænd, er for Sejlskibe sat op til 400 Tons.

Måskinpassernes Virksomhedsomraade er forøget til Anlæg af 150 HK.

Fartsbetingelserne for Erhvervelse af Søneringsbevi-serne som Kystskipper, Sætteskipper og Fiskeskipper af 1ste og 2den Klasse er nedskrevet med et Aar.

Styrmandsbeviset giver under nærmere Betingelser med Hensyn til Alder og Søfart Adgang til at føre Sejlskib af indtil 400 Tons i al Fart.

Som det vil ses, er flere af Ændringerne, navnlig til Navigationsundervisningsforslaget, af indgribende Karakter, og enkelte iblandt dem vil efter hele Sagens tidligere Forløb ikke kunne undgaa at møde stærk Modstand fra flere Kredse. I den indeværende Rigsdagssamling vil Lovforslagene imidlertid næppe kunne naa at blive til Lov, idet det vanskelig kan forudsættes, at Landstinget, hvis Hjemsendelse er umiddelbart forestaaende, under de foreliggende Omstændigheder vil give Afkald paa en nærmere Prøvelse af Forslagene i disses ny Skikkelse. Til en Undersøgelse af Forslagenes gode og daarlige Sider vil der saaledes blive rigelig Tid ogsaa for de direkte Interessenter i Sagen.

Meddelelse fra Udenrigsministeriet.
Forandringer i den tyske Priscordning.

Under Henvisning til de offentliggjorte tyske Kontrabandelister af 18. ds. meddeler Udenrigsministeriet, at den tyske Regering samtidig har fastsat følgende Forandringer i den tyske Priscordning af 30. September 1909 §§ 33, 35 og 40 (svarende til Londonerdeklarationens Art. 34, 35¹ og 38), nemlig:

§ 33. Saafernt Omstændighederne ikke viser det modsatte, skal den i § 32 (svarende til Londonerdeklarationens Art. 33) ommeldte fjendtlige Bestemmelse antages at foreligge:

- naar Sendingen er bestemt til en fjendtlig Myndighed eller til sammes Agent eller til en Handlende, om hvilken det staar fast, at han leverer Genstande af den paagældende Art eller deres Produkter til den fjendtlige Stats Krigsmagt eller Administration,
- naar Sendingen er bestemt til Ordre, eller det ikke fremgaar af Skibspanirerne, hvem Modtageren er, eller den er bestemt til en Person, som opholder sig i fjendtligt eller af Fjenden besat Territorium,
- naar Ladningen er bestemt til en af Fjendens befæstede Pladser eller til en Plads, som tjener til Operations- eller Forsyningsbasis for den fjendtlige Krigsmagt.

Selve Handelsskibene skal ikke allerede af den Grund antages at være bestemt til den fjendtlige Krigsmagt eller til den fjendtlige Stats Administration, fordi de befinder sig under Sejllads til en af de under c) anførte Pladser.

§ 35. Genstande, der hører til betinget Kontrabande, kan kun beslaglægges om Bord paa et Skib, som befinder sig under Sejllads til det fjendtlige eller af Fjenden

besatte Territorium eller til den fjendtlige Krigsmagt, og som ikke skal losse disse Genstande i en neutral Mellemhavn, d. v. s. i en Havn, som Skibet maa anløbe, inden det naar sin ovennævnte endelige Bestemmelse.

Den i foranstaaende, 1. Afsnit, nævnte Indskrænkning kommer dog ikke til Anvendelse.

- a. naar de i den ovenfor nævnte § 33, Litra b, ommeldte Forudsætninger foreligger, eller
- b. naar Skibet er bestemt til et neutralt Land, om hvilket det staar fast, at en fjendtlig Regering derfra forsyner sig med Genstande af den paagældende Art.

§ 40. Paa Grund af en tidligere udført men allerede fuldstændig afsluttet Befordring af Kontrabande kan Opbringelse ikke finde Sted.

Hvis imidlertid Skibet i Modstrid med Angivelserne i dets Skibspapirer har tilført Fjenden Kontrabande, kan det gøres til Genstand for Opbringelse og Konfiskation indtil Krigens Afslutning.

Dødsfald. Kaptajn J. J. Benediktsen er den 22. ds. død i Kjøbenhavn. 81 Aar gammel. Benediktsen var en af de ældste danske Skibskaptajner, idet han allerede i 40'erne og 50'erne sejlede med eget Skib paa Kinakysten, og han var Fører af det første danske Skib, der ankom til Japan.

Afdøde bevarede selv i sin høje Alderdom Interessen for Søen og alt hvad der stod i Forbindelse med den. Han var et anset og afholdt Medlem af Kjøbenhavns Skipperforening og hædredes dér med sine Standsfællers Tillid.

Tidligere Skibsfører ved »Sydfynske Dampskibsselskab« L. P. Hansen er under et Besøg her i Byen den 21. ds. afgaaet ved Døden, 79 Aar gammel. Kaptajn Hansen var i mange Aar Danmarks ældste tjenstgørende Skibsfører og trak sig først for et halvt Aar siden tilbage fra Tjenesten. I 1911 fejrede han sit 50 Aars Jubilæum som Skibsfører.

Tidligere Meddommer ved Styrmandseksaminerne, Kommandør Waldemar de Coninck er for nogle Dage siden afgaaet ved Døden.

Stevedoring i Archangel. The Baltic and White Sea Conference har i sit Maris-Cirkulære bragt en Meddelelse om, at Afskiberne i Archangel har vedtaget at forhøje Betalingen for Stevedoring for alle Trævarer med 25 pCt. Grunden hertil er de stigende Fordringer fra Arbejdernes Side, og det formenes, at denne betydelige Forhøjelse vil komme til at gælde for alle Hvidehavshavnene.

Svenske Skibssalg. »Aftonbladet« i Stockholm meddeler, at der under Krigen er blevet solgt 23,000 Brutto Reg.-Tons af svenske Skibe til Norge og Danmark, medens der til Sverig kun er indkøbt én norsk Baad paa 1,065 Tons.

Bekendtgørelser om Besejling af britiske Havne og befæstede italienske Havne i Krigstid. Vi henleder Opmærksomheden paa de i dette Blads Nr. 16 under »Efterretninger for Søfarende« indeholdte Bestemmelser om Besejlingen af britiske og italienske Havne. Skibsførere og Redere bør under de nuværende farlige Forhold være særlig agtpaaagivende overfor de Bekendtgørelser, der indeholdes i »Efterretninger for Søfarende«.

Kjøbenhavns Havn. Mandag den 26. ds. er der i Folketinget fremsat et Lovforslag, der gaar ud paa at bemyndige Kjøbenhavns Havnebestyrelse til at optage

et Laan paa 5 Mill. Kr., hovedsagelig til en Udvidelse af Frihavnen mod Nord, medens en mindre Del af Beløbet skal anvendes til Forlængelse af Enghavebrygge. Det ny Bassin, hvormed Frihavnen udvides, bliver c. 1,000 Fod langt og 30 Fod dybt.

Skoleskibet »Viking« afholdt den 24. ds. Generalforsamling for at tage Bestemmelse om Selskabets Likvidation. Da Generalforsamlingen ikke var beslutningsdygtig, afholdes en ny Generalforsamling otte Dage senere. Det forlyder, at Handelsbanken har modtaget tre Tilbud om Køb af Skibet, et norsk, et dansk og et svensk-dansk.

Stadfæstet Lov. Kongen har under 23. d. M. stadfæstet midlertidig Lov om Ændring i Lov af 1. April 1905 om Søfolks Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i Søfartsvirksomhed.

Besejlingen af Hernösand-Distriktet. The Baltic and White Sea Conference meddeler, at Isen paa Ångerman Elven er bleven brudt af en Isbryder den 21. ds. til Kramfors. Det antages at Besejlingen af Elvens nedre Del kan begynde omkring den 1. Maj, og af de andre Pladser en Uge senere.

Isforholdene ved Sundsvall. Mæglerfirmaet Swedberg & Kronberg i Sundsvall meddeler os den 23. ds., at stærk vestlig Vind har drevet Isen bort fra Kysten, saaledes at en Damper kunde afgaa derfra den 18. ds. og en anden er ankommet dertil fra England.

Sundsvall Havn og en større Del af Svartviks-Bugten er isfri og Alnösundet bliver rimeligvis passabelt i de første Dage af Maj.

Det forenede Dampskibsselskab

Beretning og Regnskab for 1914.

Beretningen udtaler bl. a.: Som omtalt i Aarsberetningen for 1913 var der allerede i de sidste Maaneder af dette Aar en betydelig Nedgang i de gode Konjunkturer, som særlig havde været fremherskende i de første 9 Maaneder. Denne Nedgang fortsattes jævnt i 1914, men tiltrods herfor arbejdede Selskabet paa særdeles tilfredsstillende Maade; og havde Udbrudet af Verdenskrigen ved Juli Maanedes Udgang ikke omstyrtet alle Beregninger og medført ganske ny Forhold paa næsten alle Omraader, synes det efter Resultatet af de første 7 Maaneder utvivlsomt, at Virksomheden i 1914 vilde have afgivet det smukkeste Bevis for, at Selskabet nu er saa grundfæstet i enhver Henseende, at det selv under vanskelige Forhold for Skibsfarten kan hævde en god Position.

Krigens Udbrud forandrede imidlertid ganske alle Forhold; største Delen af Ruterne paa Nord- og Østersøen, som fortrinsvis er baseret paa Farten fra Nordfrankrig og Antwerpen til Rusland med Kjøbenhavn som Mellemhavn, ophørte ganske. Eksportruterne forandrede Karakter, de indenlandske Ruter arbejdede under yderst vanskelige Forhold, og det var i Grunden kun Amerika-Passagerbaadene, der med Fordel trafikerede de vanlige Ruter.

Ledelsens Opmærksomhed var for en stor Del henvendt paa under de usikre Forhold at bringe Tonnagen til Kjøbenhavn og mod Slutningen af August var over Halvdelen af Selskabets Skibe oplagt her. Efterhaanden viste der sig dog Muligheder paa forskellige Felter, men

(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 Dampskibetsloven 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 *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 bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.**

I. Østersøen.

506. Sverrig. Karlskrona. Skydning.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 16/236. Stockholm 1915.)

Fra Begyndelsen af Måj til Udgangen af September 1915 afholdes — undtagen mellem Kl. 5—10 Em. og Kl. 2—7 Fm. — Skydeøvelser ud over Søen fra *Tjurkö, Kungsholmsfort, Aspö* og *Västra Hästholmsfort*. Naar Skydning finder Sted fra de 3 førstnævnte Pladser, vises 2 røde Kugler eller 2 røde Lanterner (den ene over den anden) fra Signalmasten paa *Kungsholmsfort*; skydes der fra *Västra Hästholmsfort* vises samme Signal fra *Västra Hästholmsfort, Karlskrona*. Indløb: c. 56° 05' N. 15° 34' E.

507. Sverrig. Öland. Ölands Södra Udde. Fyrskib udlægges. Lys- og Fløjtetønde inddrages.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 16/233. Stockholm 1915.)

I Løbet af 1915 udlægges et Fyrskib, *Ölandsrev*, paa c. 56° 07' N. 16° 34' E. Fyrskibet skal vise hvidt Et-Lyn hver 3 s. Fyrskibet har en taarnlignende Fyrmast og 2 Master, den agterste har en Kugle paa Toppen. Taagesignal gives med en Sirene, der giver Et-Stød hver 1 Minut, og med en Undervandsklokke, der giver To-Slag hver 10 s. Lysevne: 11 Sm.

Samtidig inddrages Lys- og Fløjtetønden, som ligger paa 56° 06' 00" N. 16° 23' 30" E.

(Kort Nr. 160 og 206.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/1613. København 1914.)

508. Sverrig. Öland. Ölands Norra Grund. Lystønde udlagt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 16/232. Stockholm 1915.)

Lystønden *Ölands Norra Grund* er atter udlagt. 57° 28' 52" N. 17° 09' 30" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/258. København 1915.)

509. Sverrig. Oskarshamn. Furön. Lods-Station flyttet tilbage.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 16/231. Stockholm 1915.)

Lods-Stationen ved *Ernemara* er flyttet tilbage til *Furön*. *Furön*: 57° 17' N. 16° 37' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/1614. København 1914.)

510. **Sverige. Södermanland. Skreygaard. Oxelösund. Fyr tændes.**

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 16/230, Stockholm 1915.)

Paa *Korpiholmen* ved Jernfabrikens ny Haven skal tændes et hvidt, rødt og grønt Lyntvær, der viser To-Lyn hver 6 s., Lyset er:

1. grønt fra Land til c. Pejling 241°;
2. hvidt i Pejlingen fra c. 241° til c. 248°;
3. rødt i — — c. 248° — c. 286°;
4. grønt i — — c. 286° — c. 30°;
5. hvidt i — — c. 30° — c. 6°;
6. rødt fra c. Pejling 3° til Land.

58° 40' 40" N. 17° 08' 51" E.

(Kort Nr. 205.)

511. **Sverige. Kopparstaden og Svenska Björn. Fyrskibe atter udlagte.**

Ifølge Meddelelse fra Lodskaaptjænen i *Stockholm* er følgende Fyrskibe atter udlagte: 1) *Kopparstaden*. 58° 35' 00" N. 19° 08' 40" E. 2) *Svenska Björn*. 59° 35' 30" N. 19° 56' 00" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1²/₉₉. København 1915.)

512. **Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder udlægges.**

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 16/251, Stockholm 1915.)

1. August 1915 vil følgende Lystønder blive udlagte:

- a) En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 20 s., Blink 1²/₅ s., Mørke 18²/₅ s., paa c. 63° 31' 00" N. 20° 41' 45" E., Nordvest for *tendagsrud* S. for *Holmögård*.
- b) En rød Lystønde, der viser rødt Et-Lyn hver 4 s., Lyn 0³/₅ s., Mørke 3²/₅ s., paa c. 60° 59' 12" N. 18° 03' 20" E., Nordnordvest for 0⁶/₆ m. Grunden paa *Västra Finngrundsbanken*.

c) En sort Lystønde med hvidt Bælte paa Lanternholderen, der viser hvidt Et-Blink hver 15 s., Blink 1²/₅ s., Mørke 13³/₅ s., paa 60° 51' 45" N. 18° 27' 15" E., Syd-øst for 3²/₅ m. Grunden paa *Östra Finngrundsbanken*.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11¹/₁₀₂. København 1914.)

513. **Sverige. Bottniske Bugt. Fyrskibe atter udlagte.**

Ifølge Meddelelse fra Lodskaaptjænen i *(teffe)* er følgende Fyrskibe atter udlagte: 1) *Grundkallen*. 60° 29' 57" N. 18° 54' 25" E. 2) *Västra Banken*. 60° 53' 48" N. 17° 55' 10" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15¹/₂₉₈. København 1915.)

514. **Finland. Finske Bugt. Viborgs Distrikt. Skarvö. Lys- og Fløjetønde flyttes.**

(„Underrättelser för Sjöfarande“ Nr. 6, Helsingfors 1915.)

Ved Skibsfarens Begyndelse d. A. flyttes *Skarvö* Lys- og Fløjetønde til S.-Siden af Løbet. Den kommer til at ligge ved Vægeren paa N.-Siden af Øen. 60° 17' 43" N. 26° 20' 48" E. Positionen svarer til danske Kort; lægges 1' 12" til Længden, svarer den til *ruessiske* Kort. Tønden beholder sin røde Farve, men Lanternen og Stativet til denne males hvidt.

(Kort Nr. 155.)

515. **Tyskland. Sommeralmærkning.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 23/655, Berlin 1915.)

I *Tyskland* er Udlægningen af Sommeralmærkningen paabegyndt.

516. **Tyskland. Memel. Vrag afmærket.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/701, Berlin 1915.)

I Havenudløbet er sunket en lille Dampet. Vraget ligger S. for Fyrtaarnet og E. for Indsejlingslinien, der er frit til Brug for Skibsfarten. Vraget er afmærket med en grøn Vragtønde med Topbetegnelsen. 55° 43' 38" N. 21° 06' 04" E.

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

517. **Danmark. Sundet. Taarbæk. Broester uskadeliggjorte.**

Resterne af Brohovdet N. for *Taarbæk* Haven er bortfjernet, saaledes at mindste Dybde over dem nu er c. 3 m. Afmærkningen vil blive inddraget uden nærmere Bekendtgørelse. 55° 47' (34") N. 12° 35' (53") E.

(Kort Nr. 210, 248, 249 og 250. Danske Lods Side 287. Som.-Port. Side 36.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/107. København 1915.)

542. Italien E.-Kyst. Brindisi. Oplysning om Tønder.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 23/669. Berlin 1915.)

De to hvide Tønder med rødt Flag, mellem hvilke Skibens skal løbe ind, ligger mellem Fyrtårnet paa Bølgebruderen ved Søfortet paa Øen *Castello* og Fyrbaaken paa *Fico* Banke. c. 40° 39' N. 17° 58' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/1907. København 1914.)

543. Italien E.-Kyst. Brindisi. Besejling.

(„Bericht an Zeevarenden“ Nr. 60/575. 's-Gravenhage 1915 og „Notice to Mariners“ Nr. 311. London 1915.)

Skibe maa ikke staa ind i Havnen eller forlade Yderhavnen uden Lods. Besejling er kun tilladt fra Solopgang til Solnedgang.

Skibe, som ønsker at løbe ind, maa ikke komme nærmere end 3 Sm fra *Pedagne*. Skibene skal stoppe, hejse Kendingssignal for Semafor-Stationen paa *Fort a mare* samt sætte Lodsflag.

Skibe, som ønsker at forlade Havnen, skal mindst 1 Time før Afgangen forlange Lods gennem Havnekaptajnen.

Skibe, som ikke efterkommer Ordrene fra Semafor-Stationen, udsætter sig for Beskydning.

Semafor-Stationen: 40° 39 1/4' N. 17° 58 1/4' E.

544. Italien E.-Kyst. Brindisi. Kap Cavallo. Lystønde midlertidig inddraget.

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 107/249. Genova 1915.)

Lystønden ved Grunden ud for Kap *Cavallo* er inddraget indtil videre. 40° 39' 35" N. 18° 02' 20" E.

545. Ægypten. Port Said. Grund. Slukning af Fyr.

(„Notice to Mariners“ Nr. 286 og 312. London 1915.)

1. Omtrent 15 Sm NW. for *Kas Buren* er fundet 14 1/2 m Vand og 18 m Vand c. 1 1/2 Sm E. herfor. Grundene er ikke nærmere undersøgte, men hele Banken NNW. for *Kas Buren* er rapporteret at have tiltaget N. efter, og at Dybden er aftaget betydelig. 31° 25 3/4' N. 32° 56 1/4' E.

2. Alle Fyrene ved *Port Said* kan blive slukkede uden nærmere Bekendtgørelse.

IX. Bekendtgørelser m. m.

546. England. Blokade af Kamerun erklæret.

Ifølge Meddelelse gennem Udenrigsministeriet har den britiske Regering etableret Blokade af Kysten af *Kamerun* fra Midnat mellem den 23de og 24de April d. A. Blokaden udstrækker sig fra Indløbet af *Akwagafe* Floden til *Bimbia* Bugt og fra *Benge* Mundingen af *Samaga* Floden til *Campo*. De neutrale Skibe har erholdt en Udsejlingsfrist af 48 Timer fra Tidspunktet for Blokadens Erklæring.

Akwagafe Floden: c. 4° 40' N. 8° 32' E.

Bimbia Flak: c. 3° 50' N. 9° 25' E.

Benge Munding: c. 3° 35' N. 9° 38' E.

Campo Bugt: c. 2° 20' N. 9° 46' E.

547. Sverrig. Baaker og Sømærker til Opmaalingsbrug.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 16. Stockholm 1915.)

Til Brug under Søopmaaling i Sommeren 1915 vil der i Farvandet mellem *Karlskrona* og *Kirik* samt i Farvandet ved *Ystad* og ved *Höganäs* blive opført større og mindre Baaker af Tre 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.

518. Danmark. Sundet. Taarbæk-Røv S. Sten fundet.

Ved Opmaaling S. for *Taarbæk-Røv* er der i 7 m Vand fundet en Sten, over hvilken Dybden er 5,2 m. 55° 46' 17" N. 12° 37' 49" E.

(Kort Nr. 156, 160, 210, 211, 249 og 250. Danske Lods Side 288.)

519. Danmark. Sundet. Kjøge-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 d. A. 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.

Saalønge 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.

520. Sverrig. Sundet. Landskrona. Gräsrännan. Fyr forandres. Västerflaket.

Lystønde Beliggenhed.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 16/239 og 252. Stockholm 1915.)

I. *Gräsrännan* Fyr skal forandres til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med To-Formørkelser hver 6 s. Lys 4,5 s., Mørke 0,5 s., Lys 0,5 s., Mørke 0,5 s. Lys et or:

1. grønt i Pejlinger fra c. 110° til c. 164°;

2. hvidt i — — c. 164° — c. 169°;

3. rødt i — — c. 169° — c. 220°;

4. grønt fra Land til c. Pejling 338°.

5. hvidt i Pejlinger fra c. 338° til c. 342°;

6. rødt i — — c. 342° — c. 1°.

55° 51' 41" N. 12° 47' 48" E.

II. *Västerflaket* Lystønde, der for Tiden er inddraget, ligger paa 55° 50' 45" N. 12° 45' 50" E.

(Kort Nr. 156, 160, 210, 211 og 248. Danske Lods Side 284.)

521. Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Ero. Soly. Dybde i Havnen aftaget.

Dybden i Indløbet og i Havnen er 2,5 m. 54° 56' 15" N. 10° 15' 5" E.

(Kort Nr. 238 og 253. Danske Lods Side 600. Havne-Lods Side 161 og 162.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

522. Kattegat. Store-Middelgrund. Lystønde ombyttes med en Lys- og Fløjte-tønde.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 16/240. Stockholm 1915.)

Naar Lystønden paa E.-Siden af *Store-Middelgrund*, som indtil videre er inddraget, udlægges i 1915, vil den samtidig blive ombyttet med en Lys- og Fløjte-tønde. I øvrigt uforandret. 56° 33' 25" N. 12° 07' 15" E.

(Kort Nr. 211 og 247. Danske Lods Side 259.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/1031. København 1914.)

523. Kattegat. Lille-Middelgrund. Lystønde ombyttes med en Lys- og Fløjte-tønde.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 16/241. Stockholm 1915.)

Naar Lystønden ved *Lille-Middelgrund*, som indtil videre er inddraget, udlægges i 1915, vil den samtidig blive ombyttet med en Lys- og Fløjte-tønde. I øvrigt uforandret. 56° 57' 12" N. 11° 57' 53" E.

(Kort Nr. 211, 246 og 247. Danske Lods Side 258.)

524. Danmark. Kattegat. Læsø-Rende. Hindring rapporteret.

Damperen *Alexander Shukoff* har i Maris d. A. med et Dybgaacude af 5,8 m stødt mod en Genstand, antagelig et Vrag, c. 9 Sm n. S. t. E. for *Læsø-Rende* Fyrskib. Stedet har været undersøgt, men uden Resultat. Omtrentlig Plads: 57° 04 1/2' N. 10° 47 1/2' E.

(Kort Nr. 211 og 246. Danske Lods Side 157.)

525. Sverrig. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Eskholmen. Baake nedlagt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 16/242. Stockholm 1915.)

Baaken paa *Eskholmen* er nedlagt. 57° 39' 08" N. 11° 49' 50" E.

526. **Danmark. Limfjorden. Dansk Andels Cementfabrik Bro. Oplysning om Dybde.**
Dybden paa N.-Siden af Broen er 3,5 m. 57° 03' 18" N. 9° 54' 1" E.
(Kort Nr. 271. Danske Lods Side 511. Havne-Lods Side 37.)

527. **Sverrig. Skagerrak. Porsgrund. Lys- og Fløjtetønde udlægges.**
(¹) Underrettelser for sjefarnde" Nr. 16/213. Stockholm 1915.)
I Løbet af 1915 udlægges en rød Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., SW for 7 m Pullen paa *Porsgrund*. 58° 41' 55" N. 10° 50' 30" E.
(Kort Nr. 236.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

528. **Tyskland. Sommermærkning.**
(¹) Nachrichten für Seefahrer" Nr. 23/635. Berlin 1915.)
I Tyskland er Udlægningen af Sommermærkningen paabegyndt.

529. **Holland. Hellevoetsluis. Skydning.**
(¹) Bericht aan Zeevarenden" Nr. 66/624. 's-Gravenhage 1915.)
Era den Iste til den Iode Maj d. A. afholdes Skydøvelser fra Kystbatterierne ved *Hellevoetsluis*. Den farlige Zone ligger mellem Retningene WNW. og WSW. indtil 6000 m fra Batterierne. 3 Timer før Skydningens Begyndelse hejses ved Batteriet et rødt Flag paa halv og 1 Time før Skydningen begynder hejses Flaget i Top.
Hellevoetsluis: 51° 49' N. 4° 07' 5 E.

530. **Holland. Noord-Hinder. Fyrskib midlertidig ombyttet.**
(¹) Bericht aan Zeevarenden" Nr. 63/613. 's-Gravenhage 1915.)
Noord-Hinder Fyrskib er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der viser hvidt To-Blank hver 1 1/2 s., hvert Blinks Varighed 2 s. Synsvide: 11 Sm. Dagmærke: 1 rød Ballon paa Toppen.
Taagsignal gives med en Sirene, der giver 2 Stød hver 2 m., en dyb Tone 2,5 s., Pause 4 s., en høj Tone 2,5 s., Pause 1 m. 51 s., c. 51° 47' N. 2° 41' E.
(Kort Nr. 181.)
(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 16/361. København 1915.)

531. **Holland. Thornton-bank. Oplysning om Tønde.**
(¹) Notice to Mariners" Nr. 290. London 1915.)
Den røde, spidse Stationstønde, der hører til Stationen for den rød- og hvidtærnede Lys- og Fløjtetønde ved NE.-Enden af Banken, ligger paa Plads. 51° 34' 1/2" N. 3° 00' 1/2" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 71/3216. København 1914.)

532. **England. Lowestoft. Vrag uskadeliggjort.**
(¹) Notice to Mariners" Nr. 310. London 1915.)
Vraget af Fartøjet *Princess May*, der ligger 0,4 Sm 114° (misv. SE. 5/8 E.) fra *Clyffe House* (kendeligt Taarn) ved *Corton*, er uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget. Mindste Dybde over Vraget er 11 m (36 feet). 52° 30' 1/4" N. 1° 46' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 12/291. København 1915.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

533. **Frankrig. Saint-Martin-de-Ré. Fyr forandret.**

(¹) Avis aux Navigateurs" Nr. 78/335. Paris 1915.)

Fyret ved *Saint-Martin-de-Ré* Havn er forandret til et hvidt og rødt Fyr med To-Formmærker hver 8 s., Lys 5,1 s., Mørke 0,6 s., Lys 1,4 s., Mørke 0,6 s., Lyset er rødt i Pejlinger fra 245° til 281 1/2° (og ikke som tidligere angivet), i øvrigt er Lyset hvidt. Lysene: 9 1/2 Sm for hvidt og 5 1/2 Sm for rødt Lys. I øvrigt uforandret. 46° 12' 28' N. 1° 21' 53" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 2/69. København 1915.)

534. **Frankrig. Gironde. Talais. Fyrskib ombyttes midlertidig.**
(¹) Avis aux Navigateurs" Nr. 85/431. Paris 1915.)
Den 26de April d. A. ombyttes *Talais* Fyrskib midlertidig med en rød Lys-tønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5 s., Blink 1 s., Mørke 4 s., 45° 30' 42" N. 0° 59' 31" W.

535. **Spanien W.-Kyst. Vigo Bugt. Castros de Agooiro. Oplysning om Skæret.**
(¹) Notice to Mariners" Nr. 293. London 1915.)
Skæret, som ligger 0,4 Sm 222° (misv. SW. t. W. 1/4 W.) fra den lille Ø *Roero*, kaldes *Castros de Agooiro*. Dybden paa Skæret er 7,3 m. 42° 10' N. 8° 54' 1/4" W.

536. **Afrika. Marokko. Kap Spartel. Vrag.**
(¹) Avis aux Navigateurs" Nr. 91/464. Paris 1915.)
Vraget af Damperen *Trochburg* ligger i 5 m Vand, 3,11 Sm 202 1/2° (misv. SW. 3/4 S.) fra Fyret paa Kap *Spartel*, der ligger paa 35° 47' 13" N. 5° 55' 26" W.

537. **Nova Scotia. Isaac Harbour. Lys- og Fløjtetønde forandres ikke.**
(¹) Notice to Mariners" Nr. 29/192. Ottawa 1915.)
Lys- og Fløjtetønden, som ligger 3 3/4 Sm S. for *Country Island* Fyr, vil ikke blive forandret, men skal fremdeles vise hvidt Lys med Formærker. 45° 02' 14" N. 61° 32' 33" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 15/351. København 1915.)

538. **Nova Scotia. Little Hope. Lys og Fløjtetønde forandres.**
(¹) Notice to Mariners" Nr. 29/191. Ottawa 1915.)
Inden den 31te Maj 1915 vil Lys- og Fløjtetønden, som ligger 1 1/4 Sm 161° (misv. S.) for *Little Hope Islet* Fyr, uden nærmere Bekendtgørelse blive forandret til at vise rødt Lys med Formærker. 43° 47' 20" N. 64° 46' 41" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 15/351. København 1915.)

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

539. **Rio de la Plata. Riachuelo (Rio Chuclio). Lystønder udlagt.**
(¹) Nachrichten für Seefahrer" Nr. 23/685. Berlin 1915.)
I Forlængelse af Bølgebrydene, i c. 40 m's Afstand fra disse, er udlagt to Lys-tønder. Tønden, som er paa Bagbords Side, naar man er for Indgaende, er søt og viser hvidt Et-Lyn, og den paa Skyrbords Side er rød og viser rødt Et-Lyn. Tønderne ligger i 5 1/2 m Vand og har en Synsvide af 5 Sm. *Riachuelo*: 34° 27' 1/2" S. 57° 43' 1/2" W.

540. **Argentina. Puerto San Antonio. Oplysning om Baaker.**
(¹) Nachrichten für Seefahrer" Nr. 23/686. Berlin 1915.)
1. I Linien „*Monte Direccion*'s S.-lige Spids overet med *Villarino* Fyr" staar en Baake i en Afstand af 6,6 Sm fra Fyret. 40° 49' 18" S. 64° 45' 10" W.
2. Baaken tæt ved Fyret paa *Villarino* Lynt er nedlagt. *Villarino* Fyr: 40° 49' 00" S. 64° 53' 45" W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

541. **Italien W.-Kyst. Neapel. Mole opført. Fyr tændt.**

(¹) Nachrichten für Seefahrer" Nr. 23 686. Berlin 1915.)

I Handelshavnen er opført en 90 m lang Mole, der gaar i ombrent N.—S., ud for Kajen *Villa del Popolo*. Paa hvert S.-Hjørne af Molen er tændt et rødt, fast Fyr, der kun er synligt i det Indre af Havnen. 40° 50' 1/2" N. 14° 16' E.

Uddrag af Notices to Mariners.

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

No. 277. Malacca Strait, Northern Shore. Tanjung Tehor—Light established. Position. Lat. $1^{\circ} 52' 00''$ N., long. $102^{\circ} 41' 30''$ E., on chart No. 795. Abridged description. Lt. Fl. Red, ev. 3 sec., 20 ft., vis. 9 m. Details: Character. A flashing red light every three seconds, thus:

Flash, $\frac{1}{10}$ sec.
eclipse, $\frac{2}{10}$ sec.

Elevation. 20 feet. Visibility. 9 miles. Structure. Beacon. (Notice No. 277 of 1915, dated 9th April.)

Charts affected. No. 795, Cape Raciado to Singapore. No. 1855, Malacca strait. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 773. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 212.

No. 282. Japan—Nippon, North-West Coast. Fushiki—New light established. Position. On north-west side of entrance to Imizen gawa, and at a distance of about half a cable, 83° (N. 88° E. Mag.), from the position of the light shown on the charts. Lat. $36^{\circ} 47\frac{1}{4}'$ N., long. $137^{\circ} 03\frac{1}{2}'$ E. Abridged description. Lt. Occ. ev. 4 sec., 41 ft., vis. 11 m. Details: Character. An occulting white light every four seconds, thus:

Light, $\frac{1}{2}$ sec.
eclipse, $\frac{2}{2}$ sec.

Elevation. 41 feet. Visibility. 11 miles. Power. 150 candles. Structure. Red iron framework, 27 feet in height. Remarks. The former light, referred to above, has been discontinued. Note. The astronomical position, in the title of the plan on chart No. 61, is to be altered to lat. $36^{\circ} 47' 48''$ N., long. $137^{\circ} 03' 44''$ E. Variation. 5° W. (Notice No. 282 of 1915, dated 9th April.)

Charts affected. No. 61, Plan of Fushiki anchorage. No. 2243, Noto peninsula. No. 3003, Ando zaki to Otoso zaki. No. 2347, Nippon, Kinsiu, and Shikoku, &c. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 2145. Japan Pilot, 1914, page 640.

No. 283. Korea, West Coast. Ping Yang inlet—Existence of a rock. Position. At a distance of 15 cables, 312° (N. 43° W. Mag.), from Pio somu Lighthouse. Lat. $38^{\circ} 41\frac{1}{4}'$ N., long. $125^{\circ} 09' 3''$ E. Depth. 3 feet. Remarks. The rock is about half a cable in length, and extends in a north-westerly and south-easterly direction. Variation. 5° W. (Notice No. 283 of 1915, dated 9th April.)

Charts affected. No. 1656, Ping yang inlet. No. 1257, Approaches to Ping yang inlet and Yalu kiang. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 585.

No. 301. Sumatra, West Coast. Pulo Nias—Light established. Position. On an islet, not hitherto shown on the charts, situated in Japan bay at the northern end of Pulo Nias. Lat. $1^{\circ} 26' 0''$ N., long. $97^{\circ} 10\frac{1}{2}'$ E. Abridged description. Lt. Fl., ev. 3 sec., vis 13 m. Details: Character. A flashing white light every three seconds, thus:

Flash, $\frac{1}{10}$ sec.
eclipse, $\frac{2}{10}$ sec.

Visibility. 13 miles. Remarks. No further details of the light have been received. (Notice No. 301 of 1915, dated 13th April.)

Charts affected. No. 2760, Aceh head to Chingkok bay. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 821 b. China Pilot, Vol. I., 1906, page 368.

først ved Udgangen af Oktober kunde Selskabet atter udnytte sin fulde Tonnage med Undtagelse af de enkelte Skibe, som var indsluttet i Libau, nemlig »Omsk« og »Kasan« og Dampskibet »Nicolai II«, som standsedes i Sulina i Sortehavet ved Dardanellernes Lukning.

Der gives derefter en Oversigt over Forholdene paa Selskabets forskellige indenlandske og udenlandske Ruter.

Den nordamerikanske Fart. Den nordamerikanske Fart stillede sig med Hensyn til den vestgaaende Passagertrafik i Foraarsmaanederne lidt ugunstigere end Aaret forud, medens den østgaaende Sommertrafik udviklede sig overordentlig tilfredsstillende. I de tre første Maaneder efter Krigens Udbrud var alle Pladser fra Skandinavien fuldt optaget, og Trafiken har ogsaa senere været særdeles tilfredsstillende baade til og fra Amerika.

Godstrafiken var indtil Frigens Udbrud nærmest normal, og straks efter viste der sig betydelig Trang til vestgaaende Tonnage. Derimod virkede Fredsbrudet aldeles lanmende paa den østgaaende Trafik, hvilket havde til Følge, at Selskabets Fragtbaade laa ledige i Amerika i indtil 6 Uger, medens Passagerbaadene maatte foretage Hjemrejsen med betydeligt Frirum. Skønt der ikke manglede gode Tilbud for Fragtbaadene navnlig til Sydamerika og Vestindien, holdtes denne Tonnage til Disposition i Amerika i Forventning om, at Betalingsforholdene der skulde blive ordnede saaledes, at Importen til Danmark kunde tage Fart. Til denne Import var der nemlig stor Trang i Danmark, og Forholdene udviklede sig hurtigt saaledes, at Udforselsforbud oprettedes netop for saadanne Artikler, der danner Grundlaget for Importen fra Amerika hertil.

Efterhaanden blev det imidlertid nødvendigt af Hensyn til den vestgaaende Trafik at skaffe en Del Tonnage

hjem, og dette skete for en stor Del ved, at Skibene befragtedes til Norge. Først i Slutningen af September kom der Liv i Forretningen til stigende Fragter, som mod Aarets Slutning naaede en meget betydelig Højde. Disse Fragtstigninger er dog kun i ringere Grad kommen Selskabet til Gode, da store Kvantiteter Gods maatte besørge til de tidligere Kontrakter til Trods for de stærkt forøgede Udgifter, navnlig foraarsaget ved de lange Inspektionsophold i England. Dette har bl. a. bidraget til, at Selskabet ikke har haft tilstrækkelig Tonnage til at tilfredsstille sine Kunder. Navnlig i Oktober befragtedes en betydelig Mængde fremmed Tonnage, men efterhaanden steg Prisen paa Tonnage saa stærkt, at Selskabets Kontrakter langt fra var høje nok til Dækning af Befragtingen. Ved Aarets Udgang besejledes Ruterne derfor hovedsagelig med egen Tonnage.

Den sydamerikanske Fart blev indtil Krigens Begyndelse drevet i samme Omfang som hidtil. Ved Krigens Udbrud befandt Dampskibet »Maryland« sig paa Hjemrejsen med en Ladning, for Størstedelen Majs. Den 21. August hændte den sørgelige Ulykke, at det fortrinlige ny Skib sank efter at være stødt paa en Mine i Nordsøen. »Maryland« var det første Offer for Minefare i Nordsøen. Skibet var ikke krigsforsikret, fordi begge de krigsførende Nordsømagter kort forinden havde afgivet Erklæringer om, at Mineudlægning i rum Sø ikke vilde finde Sted. Selskabet vil bestræbe sig for at faa Tabet af »Maryland« refunderet af de krigsførende Magter, og indledende Skridt i saa Henseende er foretaget gennem Udenrigsministeriet.

Efter Opsordring fra den københavnske Handelsstand har Selskabet aabnet en Rute paa Brasilien.

De europæiske Ruter havde, indtil Krigen brød ud, arbejdet tilfredsstillende paa alle Omraader, men

Fredsbrudet forårsagede en fuldstændig Omvæltning. Efter et enkelt Forsøg paa at holde Fart paa russiske Havne var der af alle europæiske Ruter i Grunden kun Farten paa Norge og en betydelig indskrænket Fart paa Tyskland tilbage, idet Stettin-Ruterne af Mangel paa Ladning kun kunde befares i betydelig ringere Udstrækning, og Farten paa Hamburg gennem Kieler-Kanalen ganske maatte indstilles. Efter nogen Tids Forløb erstattedes Hamburg-Ruten i nogen Grad ved Afsendelse af Skibe til Lübeck.

Middelhavsruiterne truede ogsaa en Tid med at gaa i Staa, men har dog ved Aarets Slutning allerede arbejdet sig frem igen; ogsaa Bordeaux-Farten er genoptaget.

Den 22de August sank Dampskibet »Chr. Broberg« efter at være stødt paa en Mine paa samme Sted, hvor »Maryland« var forulykket den foregaaende Aften. Desværre omkom Skibets 2den Maskinmester L. Jensen ved Eksplosionen. Med Hensyn til Opnaaelsen af Erstatning gaar man frem paa samme Maade som med »Maryland«.

Eksportruiterne havde arbejdet sig godt fremad indtil Krigens Udbrud. Da Situationen nu skiftede saa brat og radikalt, mente Selskabet ikke uden stadig Forbindelse med Eksportørerne at burde tage Ansvaret for de forskellige Ændringer i den Fart, der er af saa overordentlig Betydning for Landets vigtigste Erhverv. Der valgtes derfor en Kommission til i Forbindelse med Selskabet at træffe Foranstaltninger til saa betryggende en Fortsættelse af Eksporten som muligt. Beklageligvis blev det nødvendigt at forlægge Farten fra Esbjerg til Aarhus. I Slutningen af Oktober genoptoges Fart paa nordengelske Østkysthavne, efter at Manchester en Tid havde været eneste Udskibningshavn. De lange Rejser og Ophold m. m. har stillet store Krav til Selskabet om forøget Tonnage i Eksportfarten, og der er anvendt c. 50 pCt. mere Brutto-Tonnage end under almindelige Forhold.

Den indenlandske Fart havde fra Aarets Begyndelse arbejdet normalt med nogen Fremgang. Paa Aalborg-Ruten indsattes den ny, elegante Dampers »Aalborghus«. Alt tydede paa en god Passager-Sæson, men Krigens Udbrud gjorde en Ende paa disse Forhaabninger. Først henimod Aarets Slutning har Forholdene atter nærmet sig det normale. Ogsaa Godsbefordringen sank efter Krigens Udbrud, men dette Forhold forandredes dog snart, og Aarets Slutning kendetegnedes ved en meget betydelig Stigning af Godsmængden.

Farten paa Færøerne og Island har været drevet paa lignende Maade som Aaret forud, men de fra engelsk Side givne strenge Regler for Færdselen over Nordsøen har forlænget Ruterne og forøget Omkostningerne. Lægter-Trafikken har været drevet i samme Omfang som hidtil.

Selskabets Flaade bestod ved Aarets Begyndelse af 129 Dampskibe (heri indbefattet 9 Bugserfartøjer), 1 Dieselmotorskib og 14 søgaaende Læglere med en samlet Brutto-Reg.-Tonnage af 180.296 Tons, samt endvidere 38 dækkede Pramme paa ialt 2.044 Tons og 1 Kulelevator paa 86 Tons.

I Aarets Løb anskaffedes 3 ny Skibe paa 9.055 Tons

Derimod fragik 4 Skibe paa i alt 7.299 Tons saaledes at Antallet af Fartøjer ved Udgangen af 1914 var 128 Dampskibe (heri indbefattet 8 Bugserfartøjer), 1 Dieselmotorskib, 1 Kulelevator, 14 søgaaende Læglere samt 38 dækkede Pramme med en samlet Brutto-Register-Tonnage af 184.182 Tons.

Selskabets Regnskab for det forløbne Aar udviser et Netto-Overskud af Kr. 8.916.050, hvoraf de foreslaas at afskrive paa Skibenes Kapital Konto Kr. 3.815.085, paa Staallægternes Kr. 23.200, paa Træprammenes Kr. 44.980, paa Konto for Inventar, Pakboder og Sække Kr. 13.895, paa Konto for Pakhuse og faste Ejendomme i Provinserne Kr. 3.528, i alt Kr. 3.900.689. Af det overskydende Beløb Kr. 5.015.361, udbetales i Følge Statuterne: 10 pCt. Tantième til Bestyrelse, Direktion og Personale Kr. 501.536. Det derefter udkommende Beløb

Kr. 4.513.825, udgør i Forbindelse med Saldoen fra forrige Aar Kr. 281.122, ialt Kr. 4.794.947, hvoraf det foreslaas i Overensstemmelse med Statuterne at henlægge til Reservefonden Kr. 2.000.000, samt at udbetale 8 pCt. Udbytte Kr. 2.400.000, hvorefter der bliver at overføre til næste Aar Kr. 394.947.

Reservefonden udgør derefter godt 15½ pCt. af Aktiekapitalen.

Fragtmarkedet.

I Ugens Løb avancerede Kulfragterne yderligere til Middelhavet og i de fleste andre Retninger, dog ikke ad Østersøen til, hvor de paa det nærmeste ligger uforandret. Fra U. S. er Begæret efter Tonnage jævnt godt, men der gøres ikke særlig mange Forretninger, da Redernes og Befragternes Idéer varierer en Del. Fra La Plata er Udsigterne lovende og de sidste Befragtninger har været til en Kende bedre Rater. Pr. Juni er der mere Begær. Østen har fragtet livligt, og Markedet viser en fast Tendens. Blandt de sidste Befragtninger nævner vi:

Østen. Sukker fra Java 71/3 Suez, Juni. Ris fra Birma 80/ udsøgt Havn U. K., Begyndelsen Maj. Palmekærner fra Madraskysten 82/6, Marseille (÷ 5 pCt.), Maj. Bombay (Dødvægtbasis) 57/6 U. K., Maj. Kurrachee 50/ udsøgt Havn U. K., net terms, Maj.

Middelhavet. Salt Torrevecija/Chittagong 25/ (4.500) prompt, 27/6 à 30/ Tunis eller Sicilien Vestnorge. — Erts Rivadeo/Middlesbro 15/ (1.450), 13/3 fra Onton (2.800), 12/6 Bilbao/West Hartlepool eller Middlesbro, 12/9 Tyne Dock.

Nordamerika. Tungt Korn Northern Range: 9/3 fransk Atlanterhavshavn, 10/3 Vestitalien, April—Maj, for Havreladning 7/4½ fransk Atlanterhavshavn, Maj, 6/3 Avonmouth, 6/6 London, Juni. Kul Baltimore eller Virginia 38/6 Buenos Aires eller La Plata, 43/9 spansk Middelhavshavn, Maj. Tommer fra Golfen 30/ River Plate (meget stor Dampers) April. Korn Galveston 11/ Valencia eller Barcelona, April—10. Maj.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 67/6 à 70/ til U. K., pr. prompt, 63/9 à 65/ Juni. Fra Bahia Blanka 70/ U. K., 72/6 fransk Atlanterhavshavn, 75/ Marseille, Maj. Nitrat fra Chile 90/ U. K., Frankrig eller Middelhavet, 80/ Vladivostok, 105/ Archangel.

Østersøen. Raterne ligger helt igennem temmelig uforandret siden sidst.

Kulfragterne. Fra Firth of Forth 15/ à 17/ Danmark, 21/ Calais (1.200), 21/6 Rouen. Fra Tyne eller Blyth 15/ à 16/ Danmark eller Sydsverig, 7/6 London, 20/ Rouen, 25/ Oran (3.500), 35/ Barcelona (5.000), 35/ Marseille, 37/6 Genua etc. (3.000—4.000), 25/ Las Palmas, Fra Cardiff eller Newport 14/ Havre, 19/ Lissabon, 30/ à 32/6 Genua etc., 30/ Colombo, 27/6 à 30/ River Plate.

Skrevet den 27. April 1915.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge Vest paa er Fragtraterne uforandret og lidt højere for Propslaster, men der slutes ikke Sejlere for disse Laster, idet en enkelt krigsførende Magt har erklæret denne Vare for ubetinget Kontrabande, ligesom Krigsforsikringspræmien er forhøjet, og der er meget lang Torn i Skotland.

Fra Bottenhavene er sluttet meget lidt, idet Fragtraterne derfra til neutrale Lande er forholdsvis lavere end fra Vestsverig og Østnorge. Danmark har ikke noget nævneværdigt at hyde paa, og i det hele synes Risikoen at stramme sig mere end tidligere.

Returfragter Vest fra indskrænker sig til Kul og nogle fra Claylaster til neutrale Lande med Rater 16 à 18 sh. pr. Ton Kul fra Østbritannien til Danmark og Norge, 20/

å 22/6 for Clay fra Cornwall til samme Lande, men Tønnen, særlig for Kul, er meget lang paa de fleste Havne, og Befragterne forsøger stadig at trykke Fragtraterne nedad.

Der er fremdeles flere Sejlere oplagt paa Grund af Mangel paa Besætninger.

Angaaende de mindre Skibe optages en Del Tonnage fra Nordtyskland for Salt, saaledes fra Rostock, Wismar og Lübeck til 4½ å 5 M., hvilket i Betragtning af den lave Kurs kun er almindelig Sommerrate. Ekspeditionen er stadig meget upaalidelig. Königsberg og Danzig har enkelte Trælaster, men ikke til særlig høje Rater og finder derfor vanskelig Reflektanter. Sverig er stadig sparsom med Trælaster, som borttages meget hurtigt. Sundhavnene har af Lervarer kun lidt til Danmark og noterer omkring 3¼ å 3½ Kr. Norge har ud over enkelte Feldspalh-Ladninger særlig til Stettin, 5 å 6 M., ellers intet af Interesse. Danmark er uden Forandring; Provinserne sender en Del Havre til Kjøbenhavn samt har nogle Omladninger af Majs, Oljekager samt Salpeter til andre Provinshavne. Kjøbenhavn har for Tiden ligesom Mangel paa Tonnage. Der sluttedes for Majs til Odense 14 og 15 Øre, Kjøge, Sakskjøbing 13 Øre, Hvede til Horsens 15 Øre samt Byg i Sække til Ebeltoft 4¼ Kr. Da der baade er Dampere under Losning og ventes flere, er Udsigterne i Øjeblikket ret gode derfra.

Generalforsamlinger.

Svendborg Seassurances Fragtforsikrings-Afdeling

har afholdt sin aarlige Generalforsamling.

Reguskabsforener, Ferd. Nielsen, bød Velkommen og op-læste det reviderede Reguskab, der godkendtes.

Indtægten har været: Kassebeholdning den 31. Decbr. 1913 Kr. 3,004.56, Præmier og Renter Kr. 8,907.86; i alt Kr. 11,912.42.

Af Udgifterne nævnes: Udbetalt til »Confidencens« Rederi (Fragt-tab) Kr. 1,584, til forskellige andre Rederier Kr. 1,203.33; Kassebeholdningen var den 31. Decbr. 1914 Kr. 8,935.88.

Der er i Øjeblikket indmeldt 126 Skibe, der tilsammen maaler 21,900 Tons.

Til Revisorer genvalgte Kapt. Jul. Larsen og Købmand A. E. Hansen.

Til Spørgsmaalet om, hvorvidt der skulde opkræves Præmie for 1. Halvaar, vedtoges — efter nogen Diskussion — et af Kapt. Ravnese stillet Forslag om, at Skibe, der sejler, skal betale 10 Øre pr. Ton kvartalsvis, hvorimod oplagte Skibe intet betaler.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 21. ds. blev hos A/S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft en ny Dampet sat i Vandet.

Skibet, der ved Aløbningen fik Navnet »Godafoss«, bygges for Regning af Eimskipafjølaf Islands, Reykjavik.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibbyggeris Skibsværft satto den 26. ds. et nyt, stort, dobbeltskrue Dieselmotor Skib til Rederiaktiebolaget Nordstjernan, Stockholm, i Vandet. Dimensionerne er: 362' x 51' 3" x 25' 6"; Bæreevnen 6,500 Tons Dødvægt og Hestekraften 2,000 I. HK. fordelt paa 2 Hovedmotorer.

Det er det 6. Dieselmotor Skib, som Burmeister & Wain bygger for Rederiaktiebolaget Nordstjernan; Størrelse og Udstyrelse bliver som for de tidligere leverede Baade. Skibet fik Navnet »San Francisco«.

Paa den ledige Bedding lægges Kolen til et nyt, stort Dieselmotor Skib til A/S. Det ostasiatiske Kompagni.

Fra Skibbygmester Møllers Værft i Faaborg løb den 22. ds. en fore and after Skonnert i Vandet, som er bygget for Kaptajn C. Christensen, Marstal.

Skibet maaler 99 Brutto Reg.-Tons og skal bære Navnet »Proven«.

Skibsreder Hans Petersen, Marstal, har købt 3/m. Skonnert »Ellen«, der er bygget i Groeningen i Holland. Skibets Forer bliver Kaptajn Hans Christensen, Ommel.



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 ½ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'rr. Kaplajner, Officerer, Restauratører og Hovmeslre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

*Tuborg Øl
og Tuborg Mineralvande
kan paa Grund af deres ypperlige
Kvalitet og store Holdbarhed særlig
anbefales til Skibsproviant.
Tuborgs Depot: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.*

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Leith 24/4. — Amalienborg ank. Petrograd 28/11. — Brattingsborg afg. Newcastle 20/4. — Borglum afg. Newcastle 21/4. — Dausborg ank. Malmö 24/4. — Elsborg ank. Aarhus 18/4. — Flynderborg pass. Hirtshals 25/4. — Guldborg ank. Sunderland 23/4. — Gurte ank. Korsør 15/4. — Hammershus ank. Glasgow 21/4. — Harrildsborg pass. Skagen 22/4. — Jelling ank. Porto Ferrao 23/4. — Jømsborg pass. Skagen 24/4. — Jungshovod ank. Malmö 21/4. — Jægersborg ank. London 23/4. — Kallundborg ank. Burntisland 24/4. — Kalo pass. Gibraltar 23/4. — Klampenborg afg. Newcastle 24/4. — Kronborg pass. Skagen 24/4. — Lejre ank. Sharpness 24/4. — Næsborg pass. Hirtshals 23/4. — Randelsborg afg. Runcorn 23/4. — Rosønborg ank. Bathurst 15/4. — Skanderborg afg. Ardrossan 19/4. — Skodsborg afg. Aberdeen 15/4. — Spigerborg pass. Hirtshals 25/4. — Stegelborg afg. Cadiz 14/4. — Stjerneborg ank. Tyne 21/4. — Søborg afg. Baltimore 6/4. — Tuborg afg. Bathurst 17/4. — Taaruborg ank. Kjøbenhavn 20/4. — Ulfborg ank. Sunderland 21/4. — Uranienborg ank. Bordeaux 17/4. — Ørkild pass. Norfolk 11/4.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, ank. Assens 20/4. — Johan Siem, Tannebek, ank. Aalborg 23/4. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Newcastle 25/4. — Russ, Petersen, ank. Aalborg 27/4. — Wladimir Sawin, Wittenkamp, ank. Helsingør 27/3. — Excellence Pleske, Boutrup, afg. Galveston 20/4. til Aarhus. — Michail Outchoukoff, Nielsen, ank. Horsens 21/4. — Generalkonsul Pallisen, Folkenborg, afg. Norresundby 24/3. til Buenos

Aires. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Newcastle 23./4. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Newcastle 25./4. til Miramichi. — Newa, Dahl, afg. Helsingør 22./4. til Miramichi. — Freja, Harboe, ank. New York 17./4.

Det estasiatiske Kompagni. Panama ank. Port Arthur 9./4. udg. — Cathay ank. Newcastle 12./4. udg. — Bandon ank. Nørresundby 27./4. udg. — Magdala afg. Kobe 24./4. udg. — Fionia afg. Göteborg 27./4. udg. — Falstria ank. New York 21./4. udg. — Jutlandia pass. Gibraltar 21./4. udg. — Tranquebar ank. Newcastle 14./4. udg. — Natal ank. Melbourne 17./4. udg. — Arabien afg. Nichikaratu 23./4. hjemg. — Bintang ank. Port Said 23./4. hjemg. — Selandia ank. Aarhus 26./4. hjemg. — Chumpon ank. Göteborg 16./4. hjemg. — Paugan ank. Acajutla 3./4. hjemg. — Rhodisia ank. Greenock 25./4. hjemg. — Samui afg. Antofagasta 24./4. hjemg. — Siam ank. Kirkwall 24./4. hjemg. — Transvall ank. København 23./4. — Annam afg. Hull 26./4. hjemg. — Indien afg. Bangkok 19./4. hjemg. — Tongking afg. Frederiksstad 18./4. udg.

A. P. Mollers Rederier. Angolica Mærsk afg. Rufisque 14./4. — Anna Mærsk ank. Hull 24./4. — Arnold Mærsk ank. Lissabon 22./4. — Chassie Mærsk ank. Swansea 24./4. — Eleonora Mærsk ank. Algier 25./4. — Elisabeth Mærsk ank. Aarhus 25./4. — Hulda Mærsk afg. Newcastle 23./4. — Johannes Mærsk ank. Odense 25./4. — Laura Mærsk afg. Newcastle 10./4. — Loxa Mærsk ank. København 1./4. — Peter Mærsk afg. Rufisque 18./4. — Sally Mærsk ank. Konstantinopel 29./9.

Dania. Mary, Clausen, ank. Tynen 22./4. — Ely, Lorentzen, ank. Helsingør 27./4. — Nelly, Clausen, afg. Le Havre 24./4. til Hartlepool. — Lilly, Bang, pass. Gibraltar 24./4. for Palermo. — Alexy, Duhu, afg. Trondhjem 23./4. til Manchester. — Daguy, Sørensen, ank. Preston 21./4.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Hans Jensen afg. Nakskov 21./4.

Rødby Havn. Freja afg. København 21./4. — Rolf ank. Rødby Havn 21./4.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Baltimore 24./4. — Gulfaxe, Petersen, afg. København 14./4. til New York. — Skiu-faxe, Weichardt, afg. Baltimore 22./4. til Aarhus. — Rimfaxe, Petersen, ank. Randers 26./4.

Vesterhavet. Fylla, Thomsen, ank. Norrkøbing 25./4. — Nora, Jensen, ank. Liverpool 24./4. — Stella, Schiff, pass. 25./4. for Stogo. — Nancy, Pedersen, afg. Hartlepool 24./4. til Esbjerg. — Rigmor, Uldall, afg. Liverpool 24./4. til Aarhus. — Hebe, Brinch, afg. Lissabon 25./4. til London. — Valborg, Jepsen, afg. Newcastle 24./4. til Tarragona. — Bertha, Degn, afg. Reykjavik 24./4. til Önundarfjord (Island). — Dagmar, Sørensen, afg. København 25./4. til Åhus. — Ulla, Hansen, afg. København 25./4. til Stockholm. — Ellen, Hansen, afg. Havre 24./4. til London. — Nexos, Iversen, ank. Iviza 24./4. — Laura, Thøgersen, ank. Southampton 23./4. — Marie ank. Blyth 23./4. — Cito, Toft, ank. Bodø 24./4. — Olga, Christensen, afg. Esbjerg 24./4. til Newcastle. — Yrsa, Larson, ank. Malaga 23./4. — Karla, Nielsen, pass. l'Onessant 23./4. for Barcelona. — Bodil, Nondal, ank. Poole 22./4. — Johanne, Mikkelsen, afg. København 22./4. til Hartlepool. — Thyra, Lund, ank. Newcastle 21./4. — Gerda, Rasmussen, ank. Liverpool 21./4. — Nerma, Madsen, ank. Uddevalla 20./4.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Almeria 17./4. — Martha, Christensen, afg. Savona 26./4. — Elna, Rathje, afg. Arzew 18./4. — Therese, Pedersen, ank. Garston 20./4. — Harriet, Larsen, afg. Arzew 19./4. — Daguy, Therkildsen, afg. København 26./4. — Simone, Olsen, ank. Glasgow 23./4. — Jeanne, Olesen, afg. Castellon 21./4. — Vora, Risø, afg. St. Felio 26./4. — Daisy, Jørgensen, afg. Sunderland 23./4. — Anine, Leth, afg. Palamos 20./4. — Betty, Lagesen, afg. Baltimore 11./4.

Brix Hansen & Co. John, Mathiesen, afg. Horsens 26./4. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Horsens 26./4. — Nordpol, Nielsen, afg. Leith 13./4. — Fanny, Nielsen, ank. Leith 26./4.

Orion. Sirius afg. Troon 5./4. til Baltimore. — Orion afg. Baltimore 15./4. til København.

Thuro. H. A. Høuseu, Andersen, ank. Randers 21./4. — Peter Bom, Jørgensen, pass. Hirtshals 26./4.

Æra. Energi, Jensen, ank. Göteborg 25./4. — Erindring, Nielsen, ank. Aarhus 25./4.

Sejlskibe.

Svendborg. Otto, Klug, ank. Dysart 19./4. — Carl, Clemmensen, ank. Kristiania 19./4. — Lauritz, Carlseu, ank. Halmstad 19./4. — Activ, Mouritzen, ank. Warberg 19./4. — Ludvig, Brandt, ank. Grenaa 21./4. — Danmark, Husfeldt, ank. Kristiania 21./4. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Horten 20./4. — Clytia, Jensen, ank. Narvik 21./4. — Capella, Hansen, ank. Newcastle 21./4. — R. P. Petersen, Petersen, ank. Børgesen 22./4. — Galathoa, Petersen, ank. Leith 22./4. — Delos, Hansen, ank. Granton 22./4. — Concorda, Henriksen, ank. Tønsberg 22./4. — Ane, Jørgensen, ank. Falkenberg 25./4. — Marie, Nielsen, ank. Burutisland 26./4.

Æra. Eliezer, Nielsen, ank. Ceuta 20./4. — Claudia, Aaberg, ank. Savona 21./4. — Frem, Christoffersen, ank. Troon 21./4. — Niels, Rasmussen, ank. Passages 21./4. — Heimdal, Stangnaard, ank. Odense 21./4. — Thor, Petersen, ank. Faaborg 21./4. — Viking, Weber, ank. København 21./4. — Vigilant, Jacobsen, ank. Trapani 21./4. — Æro, Friis, ank. Granton Harbour 21./4. — Hermod, Petersen, ank. Cowes 23./4. — Iris, Stegmann, ank. Trangisvaag 23./4. — Christian, Fabricius, ank. Ronne 24./4. — Herkules, Bager, ank. Trawemünde 24./4. — Yrsa, Hansen, afg. År 24./4. til Havre. — Minde, Rasmussen, ank. Nykjøbing F. 24./4. — Neptun, Skals, ank. Warnemünde 25./4. — Kiana, Christensen, ank. Lorient 25./4. — Hydra, Christensen, pass. Quessant 24./4. — Caroline, Christensen, ank. Cadiz 25./4. — Argus, Jensen, afg. Frederiksstad 25./4. til Poole. — I. A. Kromann, Christensen, afg. År, 24./4. til Lannion. — Caroline Koek, Rasmussen, afg. Cardiff 24./4. til Cadiz. — Advance, Bager, ank. København 23./4.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 29. April 1915. — Det forenede Dampskibsselskab. — Fragtmurkedet. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns uofficielle Børskurs.

Kjøbenhavns uofficielle Børskurs d. 28. April 1915.

Dampskibs Aktler.	Gjort til	Køber	Sælger
Forenede Dampskibs-Selskab....	132—	132 ¹ / ₂	132 ³ / ₄
Danmark.....	138—	139 ¹ / ₂	139 ³ / ₄
Norden.....	137—136	136 ³ / ₄	137
Carl.....	147—148	148 ³ / ₄	149 ¹ / ₂
Dannebrog.....	170 ¹ / ₂ —171	170 ³ / ₄	171
Skjold.....	127—128	128 ¹ / ₂	128 ³ / ₄
Urania.....	70—70 ¹ / ₂	70	70 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896.....	158—	159	159 ¹ / ₂
Højmdal.....	164 ¹ / ₂ —165	165 ³ / ₄	166
Gorm.....	157—158	158 ³ / ₄	159 ¹ / ₂
Neptun.....	156 ¹ / ₂	157 ³ / ₄	158
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	92 ¹ / ₂ —92 ¹ / ₂	92 ¹ / ₂	92 ³ / ₄
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ³ / ₄ % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk. I. Afd. I. S.		—	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvn. Kreditf.....		—	—
4 ¹ / ₂ % — — — 2. Serie..		—	—
4 ¹ / ₂ % — — — 1. — —		—	—
4 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.....		—	—
4 ¹ / ₂ % — — — 7. — —		—	—
3 ¹ / ₂ % — — — 6. — —		—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.....		—	—

Aktler.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank.....		149	153
Privatbank.....	101 ¹ / ₂ —101 ³ / ₄	101 ¹ / ₂	101 ³ / ₄
Landmandsbank.....	123 ¹ / ₂ —126 ³ / ₄	126	126 ¹ / ₂
Handelsbank.....			
Kbhvns Laane- og Diskontobank			
Sukkerfabr.....	266—265 ¹ / ₂	265 ³ / ₄	266
Burm. & Wain.....	102—103	103	103 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier.....	156—156 ¹ / ₂	156 ¹ / ₂	157
Helsingørs Jærnak.....		144	146

Vekselkurs d. 28. April 1915.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	79.75	
London.....	18.50	
Paris.....	73.50	
Amsterdam.....	—	
Wien.....	60.50	

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. 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. B. 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 & Støvedor.

Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

Telefon: 200.

ASSENS. MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.
Statstelefon 40.

AALBORG. CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Bentlin's Eftf.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr. DAMSON Oskarshamn. Telegr. DAMSON

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

RANDERS.

Telegr.-Adresse:
„Broker“.

Statstelefon Nr. 9.
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.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klassees
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retsager (sp. Søager).

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigrede 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.

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.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen

Frederikshavns Værft og Flydedok $\frac{2}{3}$

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 FHH. —

— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

LANDMANDSBANKEN

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

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 Laste-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trøer
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og
solidt.

J. Bindslev, Vesteragade, Aalborg.

Metalstøberi.

Spec.: Skibsarbejde.

CHRISTIAN THEIL

Mindegade 1, Aarhus,

anbefaler alle Sorter Skibs-

brød af prima Kvalitet.

Bedste Brød. Største Rabat

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. O. S.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

Remington,

eneste Skrivemaskine, der

adderer og subtraherer.

Eneforhandler:

L. Kristensen, 27, Vestergad.

Oliemalerier

af Damp- eller Sejl-skibe. I kunstnerisk
og korrekt Udførelse under Garant af
fuldstændig Lighed, ogsaa efter Foto-
graf- eller Prospektkort i hver Situation,
som ønskes. Pris for Form. 76 x 54 cm
uden Rumme 30 Kr. 60 x 90 cm 40 Kr.
Mange smukke Referencer. Betaling efter
Overenskomst

Jul. Gregersen, Malermaler.
Flensborg, Kongegade 17.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København.

og

Chr. Schjerbecks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hampougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120



SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. 76 Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahytakakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil og Motorlossespil. Telf. 76

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:
„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.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“. 5—100
Billig Drift — Solid — Driftssikker. HK

A/s „**VØLUND**“.
Blegdamsvej 32. København N.

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

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart. København«. Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.
Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side l.r. 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. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværksarbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved Henvendelse til

Entreprenør **F. HINRICHSEN,**
Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,
Telef. 6817 Grønningen Nr. 1 — Kjøbenhavn. Ekspertlæge i Frihavn. 6818

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

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

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 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, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse „Skibsfart“

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

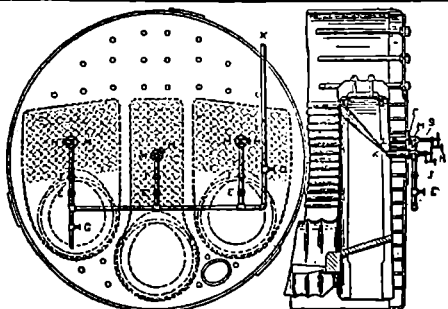
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 18.

Kjøbenhavn, Torsdag den 6. Maj 1913.

22. 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 Røgkammerdørene, hvorved undgaa 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 Nytttevirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER.
1403 — 1405
3053 — 3073

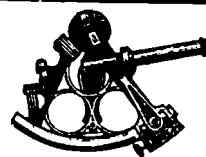
Nic. Heimbürger
Skibsmægler
Petrograd. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



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 • •

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, Søvgade 84 og St. Kongensgade 68.
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: Københavns Handelsbanks Filial i Rønne
Viborg: Handelsbanken i Viborg

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedle.

Krumtapaksler og Skræksler 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. København.
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.

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 Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget henbørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

tilsalg Vestergade 27.

Slagterforretningen
„JOMSBORG“
AARHUS, vis A vis Rullebroen.
Alt Kød og Delikatesser samt
Skibsproviantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlg. Adr.: 3224.
Tonnage. Telefon: 3244.

Randers Rebslaaeri

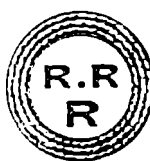
Hamp- og Staaltrandstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staalouge

til Skibsbrug og Elevatorer.




BRASSO
FLYDENDE
METAL
PUDSE-EXTRAKT.

Bjørch-Jensen & Co.

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

C. K. HANSEN.

KØBENHAVN.

∴ DAMPSKIBSRHEDER ∴

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.

BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.

Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.

Telefon 97.

Telegramadr.: „Neptun“.

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT

Toldbodvej 15.

Telegr.-Adr.
„Bunker-
depot“.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat
ved vore elektriske Kraner. til billige Priser. Kullene bliver
autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.
ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

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

Skibsinspektør.

Som saadan søger yngre, erfarede, sproglydige Skibsfører
Plads. 1. Kl. anbefalinger gives.

Billet mrk. „Inspektør“ bedes indlagt paa dette Blads
Kontor.

Skibsførerplads

paa Dampskib i indenrigs Fart søges for Sommeren af yngre
Skibsfører med 8 Aars Erfaring som saadan.

Billet mrk. „Skibsførerplads“ bedes indlagt paa dette
Blads Kontor snarest.

**MEKANISK
KEDEL-
RENSNING**

Herskind & Wulff.

(I. P. Martinussen)

Amaliegade 35.

Telefon { Centr. 8712.
Privat: Øbro 2884 x.

Wiese & Co.,

Lissabon.

Skibsmæglere & Saltexportører.

Bunker Kul.

Billigste Priser.

(Største flydende Kullager).

Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).

**Danske Skibsrederes
gensidige Forsikringsforening
for Søfolk**

afholder i Henhold til Lovenes § 5 sin ordentlige Generalforsamling **Onsdagen den 12. Maj d. A. Kl. 1 1/2** i Hotel »Phoenix«, Bredgade, Kjøbenhavn, med følgende Dagsorden:

1. Beretning om Foreningens Virksomhed i Driftsaaret fra 1. Januar til 31. December 1914 samt Forelæggelse af det reviderede Regnskab for Foreningens to Afdelinger.
2. Valg af Revisorer i Henhold til Lovenes § 7.
3. Eventuelt Forslag for Sejlskibsafdelingens Vedkommende om midlertidigt Tillæg til Lovene i Anledning af eventuel Forhøjelse af Forsikringssummerne til Sejlskibsbesætninger i Ulykkestilfælde hidrørende fra Krigsforholdene.

Kjøbenhavn, den 6. April 1915.

P. B. V.

Aage Bramsen,
Formand.

I umiddelbar Tilslutning hertil afholder

**„Krigsforsikringen for Sejlskibs-
besætninger“**

Generalforsamling med følgende Dagsorden:

1. Beretning om Virksomheden siden Foreningens Oprettelse.
2. Valg af Revisorer.
3. Forslag om Ændring i Lovenes § 10.
4. Eventuelt Forslag om Foreningens Opløsning.

P. B. V.

Aage Bramsen,
Formand.

Kjøbenhavn, den 6. Maj 1915.

Meddelelse fra Udenrigsministeriet. — Ny tysk Krigskontrabandeliste. Ved en Forordning af 18. April d. A. har den tyske Regering offentliggjort følgende Liste over Genstande, som fremtidig skal anses som ubetinget og som betinget Krigskontrabande: (Del fremhævede betegner Ændringer fra de hidtil gældende Bestemmelser.)

I.

Som ubetinget Krigskontrabande anses følgende Genstande og Materialer:

1. Vaaben af enhver Art, derunder inbefattet Vaaben for sportslige Øjemed, 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 af enhver Art.
4. Kanonløb, Lavetter, Forstillinger, Ammunitions-vogne, Feltkøkkener, Vogne til Transport af Bagerovne, Proviantvogne, Feltesser, Projektører, Projektørmateriel og enkelte Dele deraf, der er kendelige som saadanne.
5. Afstandsmaalere, samt enkelte Dele deraf, der er kendelige som saadanne.
6. Dobbeltkikkerter, Teleskoper, Kronometre og alle Slags nautiske Instrumenter.
7. Militære Beklædnings- og Udrustningsgenstande, der er kendelige som saadanne.
8. Ride-, Træk- og Lastdyr, brugelige i Krig.
9. Alle Slags militære Seletøjsgenstande, der er kendelige som saadanne.
10. Lejrmateriel og enkelte Dele deraf, der er kendelig som saadanne.
11. Panserplader.
12. Bly i Blokke, Plader eller Rør.
13. Pigtraad samt Redskaber, bestemt til at fastgøre eller overklippe samme.
14. Hvidbly.
15. Krigsskibe og andre Krigsfartøjer samt saadanne Dele dertil, der efter deres særlige Beskaffenhed kun kan anvendes paa et Krigsfartøj, Skibsbly og Skibsbjgningsstaal.
16. Undervandslydsignallapparater.
17. Luftskebe og Flyvemaskiner af enhver Art, disses enkelte Dele, der er kendelige som saadanne samt Tilbehør, Genstande og Stoffer, som kendeligt er bestemt til Anvendelse til Luftskebefart eller til Flyvningsøjemed.
18. Værktøj og Apparater, der udelukkende er forfærdiget til Fabrikation og Reparation af Vaaben og Krigsmateriel.
19. Drejebænke af enhver Art.
20. Pitprops.
21. Kul og Koks.
22. Hør.

II.

Som betinget Krigskontrabande anses følgende Genstande og Materialer:

1. Levnedsmidler.
2. Furage og Foderstoffer af enhver Art.
3. Beklædningsgenstande, Stoffer til saadanne og Fodtøj, der er egnet til militært Brug.
4. Dyrisk Uld, raa eller forarbejdet samt uldent »Streichgarn« og Kamgarn.
5. Guld og Sølv, møntet og i Barrer, saavel som Pengesedler.
6. Køretøjer af enhver Art, som er anvendelige i Krig, og Dele deraf, i særdeleshed alle Automobiler.
7. Gummihjul til Automobiler samt alle Genstande og Stoffer, som særlig anvendes

- til Fremstilling eller til Reparation af Gummihjul.
8. Kautschuk og Guttapercha og deraf fremstillede Varer.
9. Fast eller rullende Jernbanemateriel, Materiel til Telegrafer, Radiotelegrafer og Telefoner.
10. Brændselstoffer med Undtagelse af Kul og Koks: Smørestoffer.
11. Svovl, Svovlsyre, Salpetersyre.
12. Hestesko og Materiel til Skoning af Heste.
13. Følgende Ertser: Wolframertser (Wolframit og Scheelit), Molybdæn-, Nikkel-, Chrom-, Hematitjern-, Mangan-, Bly-Erts.
14. Følgende Metaller: Wolfram, Molybdæn, Vanadium, Nikkel, Selen, Kobolt, Hematitjærn, Mangan, Aluminium, Kobber.
15. Antimon og dets Svovl- og Ittforbindelser.
16. Jernlegeringer (Ferro-Forbindelser) indbefattende Wolfram-, Molybdæn-, Mangan-, Vanadium-, Chrom-Jern.
17. Seletøjs- og Sadelgenstande.
18. Læder, tilberedt og utilberedt, forsaavidt det er brugeligt til Saddeltøj, Militærfodtøj eller militære Klædningsstykker.
19. Garvestoffer af enhver Art indbefattende de ved Garvningen benyttede Ekstrakter.
20. Al Slags Træ, uforarbejdet eller forarbejdet, (særlig ogsaa skaaret, savet, høvlet, falsat) med Undtagelse af Pitprops: Trækulstjære.
21. Skibe, Baade og Fartøjer af enhver Art, Flydedokker og Indretninger til Tørdokker samt Dele deraf.

Stranding. Fra Skagen tilskriver vor derværende Meddelelse os den 27. April: Atter er der her indtruffet en Grundstødning, som man ikke forstaaer, og som ogsaa i høj Grad maa begrundes i Ligeegyldighed. Det var den 25. April det fineste Vejr, aldeles stille og klart, og Havet var blankt som en Mølledam, da man Kl. 3 om Eftermiddagen erfarede, at en Damper var strandet ud for Højens Fyr. Det er den gamle Historie om igen, at Skibene ved at sætte Kursen fra Hirtshals til Skagen Revs Fyrskib meget ofte kommer Landet vel nær ud for Højens Fyr, hvortil kommer, at der ved visse Lejligheder forekommer Revledannelser herudfor i en temmelig betydelig Afstand fra Land. I dette Tilfælde stod Skibet saaledes 900—1,000 Meter fra Land. Der kom nogle Fiskerfartøjer fra Skagen til, og det strandede Skibs Kaptajn antog disse til Assistance, men den paafølgende Nat indsaar Kaptajnen, at det var umuligt at bringe Skibet flot ved denne Hjælp, og da Damperen tilmed havde faaet en Wire i Skruen, blev Svitzers Entreprise antaget, idet Bjergningsdamperen »Viking« i Mellemtiden var ankommen. Hele Natten, den paafølgende Dag og Nat blev der arbejdet ihærdigt, og Bjergere fra Land kastede over Bord af Lasten. Skibet kom saa flot og afgik paa Slæb af »Viking« til Frederikshavn. Skade af Betydning kan det ikke have taget, da Søen hele Tiden har været aldeles rolig.

Det strandede Skib var Damperen »Blenda« af Gøteborg, 1,015 Brutto Reg.-Tons, paa Rejse fra Firth of Forth til Halmstad med Kul. Det er forøvrigt det samme Skib, som fornylig var meget omtalt, idet det havde indtaget en Ladning Rekylgeværer i Kjøbenhavn bestemt til Bulgarien, men maatte opløse Lasten igen, da Rederiet ikke vilde indgaa paa at opfylde den danske Regerings Fordring om, at Skibet ikke maatte anløbe nogen Havn paa Vejen til Bestemmelsesstedet.

—h.

Skoleskibet Viking. Paa et Møde, som afholdtes den 3. ds., har Skoleskibet »Viking«s Aktionærer enstemmig besluttet at ophøre med Skoleskibets Drift og lade Selskabet træde i Likvidation. Et Tilbud fra »Det forenede Dampskibsselskab« om at købe Skibet med alt hvad der hører til det, samt Overtagelse naar Lasten er udlossen, for 320.000 Kroner blev ligeledes enstemmig antaget. Handelsbanken, der har ydet Skibet Laan, stillede sig velvillig overfor Tilbudet og lovede at slette den Del af sit Tilgodehavende, som overstiger det nævnte Beløb.

Efter Forlydende er det »Det forenede Dampskibsselskab«s Hensigt at benytte »Viking« til almindelig Fragtfart. Man maa være Selskabet taknemmeligt for at det solide og smukke Skib bevares under dansk Flag og haabe, at det støttet af de nuværende gunstige Fragtforhold maa blive en heldig Tilvækst til Selskabets store Flaade.

Rapporteret norsk Skib. Dampskibet »Randelsborg«, Kaptajn Schultz, der er hjemmehørende i Kjøbenhavn og ankommen til Aalborg fra Liverpool, rapporterer, at den paa 58° 21' N. Br., 1° 15' Ø. Lgd. den 26. April Kl. 1 Eftermiddag passerede norsk Jernbark »Auldgirth« af Larvik, tilhørende d'Hrr. Hansen & Andersen, Larvik, der var paa Rejse til Odense og ønskede sig rapporteret.

Krigen. London, den 27. April. Storbritannien har erklæret Blokade overfor Kamerun.

Meddelelse fra Navigationsdirektøren. Til Styrmandseksamen i Aarets 1. Termin bestod ialt følgende Antal Elever: 1ste Afdeling 34 (afvist 1); 2den Afdeling i Navigation 33, i Geografi og Vejrlære 31, i Engelsk 23 (afvist 1), i Søret og Handelsvidenskab 26 (afvist 1).

Forslag til Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Udbredelse. Landstingets Udvalg har afgivet Erklæring over det fra Folketinget i ændret Skikkelse tilbagesendte Lovforslag om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Udbredelse. Udvalget, hvis Ordfører er G o o s, indstiller Lovforslaget til uforandret Vedtagelse.

Uniform Time-Charter 1912. (Kodenavn »Baltic«). »The Baltic and White Sea Conference« henleder Opmærksomheden paa, at der eksisterer uenlige Kopier af det nævnte Certeparti, idet de indeholder 163 eller 173 Linier. Da dette kan give Anledning til Ubehageligheder og unyttige Udgifter meddeler Konferencen, at dens Mønster-Certeparti indeholder 166 Linier og advarer imod Brugen af uenlige Kopier.

Ny Flydedok i Gøteborg. »Gøteborgs Handl. og Sjøfl.« meddeler, at en ny Flydedok den 17. f. M. er blevet sat i Vandet fra Eriksbergs mekaniske Værksted i Gøteborg. Den ny Dok er af den saakaldte U-Type med to lige høje Sider, mellem hvilke Skibene anbringes. Den har en Længde af 69 Meter, med 5 Meters Vanddybde paa Blokkene og 14,8 Meters Bredde mellem Siderne. Den er beregnet til at løfte Skibe af indtil 1.400 Tons Displacement. Pumpningen for Dokkens Hævning og Sænkning sker med to elektrisk drevne Centrifugalpumper, som hver giver 20 Tons Vand i Minuttet, hvorved Dokken kan lænses paa 50 Minutter.

Aalborg Havn. Ministeriet for offentlige Arbejder har approberet den af Flertallet i Havneudvalget og Aalborg Byraad vedtagne Plan for Udvidelse af Aalborg Havn til et Beløb af c. 1.200.000 Kr.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk. Vi henviser til Foreningens Regnskab for 1914, som findes omstaaende.

Aabent Brev

angaaende

Udskrivning af nye almindelige Valg til Rigsdagen.

VI CHRISTIAN DEN TIENDE, af Guds Naade Konge til Danmark, de Venders og Gøters, Hertug til Slesvig, Holsten, Stormarn, Ditmarsken, Lauenborg og Oldenburg.

Gøre vitterligt: At da Rigsdagen ved Vor allerhøjeste Resolution af Dags Dato er bleven opløst fra den 6. Maj d. A., vil der være at beramme Afholdelse af nye almindelige Valg saavel til Folketing som til Landsting.

Thi byde og befale Vi herved allernaadigst, at der Fredag den 7de Maj 1915 bliver at afholde nyt almindeligt Valg af Medlemmer til Folketinget, samt at der ligeledes bliver at afholde nyt almindeligt Valg til Landstinget, der i 1ste, 2den, 3die, 4de, 5te, 6te, 7de, 8de, 9de; 10de og 11te Valgkreds bliver at afholde Fredagen den 21de Maj d. A. Og ville Vi 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 at foretage af den almindelige Vælgerklasse Mandagen den 10de Maj d. A. og af den højst beskattede Vælgerklasse i Købstæderne Fredagen den 14de Maj d. A. Selve Landstingsvalgene blive at afholde paa følgende Steder: for 1ste Landstingskreds Kjøbenhavn, 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 hvilken Lagtinget har at foretage Valget.

Hvorefter alle vedkommende sig allerunderdanigst have at rette.

Givet paa Amalienborg, den 23de April 1915.

Under Vor Kongelige Haand og Segl.

Christian R.

(L. S.)

Ove Rode.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har kun bragt faa og smaa Forandringer hist og her. Markedet maa gennemgaaende siges at ligge saa temmelig uforandret. U. S. er præget af nogen Træghed, derimod er La Plata ret livlig for Juni og Juli Tonnage. Østen er fast. Kulfragterne er en Smule svingende, og Tønen er knap saa fast som for en Uge siden. Det er stadig forbundet med Vanskeligheder at skaffe Tørn for prompte Baade. Der fragtedes bl. a. sidst som følger:

Østen. Soyabonner fra Vladivostok 87/6 U. K., Dellast Olie 95/, April/Maj. Palmekærner Madras Kysten 80/ Marseille. »net terms«, Maj—Juni. Ris fra Birma eller Kolsichang 80/ à 82/6 udsøgt Havn U. K., Maj—Juni—Juli. Paa Dodvægtbasis fra Bombay 57/6 til udsøgt Havn U. K., Maj. Fra Kurrachee sluttedes en Række Baade til 50/ U. K., »net terms«, Maj—Juni, 50/6 pr. Juni—Juli.

Middelhavet. Erls 14/6 Porman/West Hartlepool (5.000), 12/ Carthagena/Glasgow (2.100), 12/6 Hornillo Bay/Glasgow (6.000), 12/ Algier/Glasgow (4.000). Sult 23/ Torreveja/Glasgow (5.700), 16/ Port Said/Singapore (6.000). Erls Huelva/Ipswich 22/6, Tharsis terns (1.750). Fra Bilbao 9/ Cardiff, 12/6 Middlesbro eller West Hartlepool (c. 3.000).

Nordamerika. Planker Halifax 135/ Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst. Petroleum i Kasser New York eller Filadelfia 46 Cents Japan/Korea (130.000 Kasser), August, 51 Cents pr. Maj—Juni til to Havne Kina (200.000 Kasser). Tungt Korn »Northern Range» 9/ à 9/6 Skandinavien, 10/ à 10/6 Vestitalien én, 10/3 à 10/9 to Havne, Maj; for Havreladning 6/3 Avonmouth, 6/6 London, Maj. Kul Virginia 39/3 River Plate. Maj. Korn fra Golfen 11/6 én, 11/9 to Havne Vestitalien, 11/ Marseille, Maj. Bomuld etc. New Orleans 115/ Liverpool, Maj.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 67/6 U. K., Maj—Juni, 65/ pr. 15. Juni—15. Juli, 63/9 pr. Juli, 70/ à 72/6 Skandinavien pr. Maj—Juni. Buenos Aires eller La Plata 63/9 U. K., ikke østligere end Southampton, 65/ London, 66/3 Hull, 10. Juni—10. Juli. Bahia Blanca 70/ U. K., nordligst London, 72/6 fransk Atlanterhavshavn, prompt.

Østersøen. Der er en Del Laster pr. f. o. w. fra Sverig til Holland, og der noteres omkring Hfl. 35 for skaaren Last, alt efter Størrelser, Ladeplads og Kompositioner. Til London sluttedes nogle Baade til 70/ à 75/ fra Mellemverig.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 15/ à 16/ Danmark for 1.500—2.000 Tons Baade, 20/ Rouen (1.600), 19/6 Bordeaux (2.800), 25/ Algier (2.000), 33/ Marseille, 32/6 Nizza (2.500), 37/6 Barcelona (1.750), 36/6 Livorno (4.000), 37/6 Genua, Savona eller Spezzia (3.800), 37/6 Filipville (2.600), 25/ Las Palmas (1.850). Hull 16/ Dunkerque, 19/ Rouen (3.000), 35/ Barcelona (1.700). Fra Cardiff eller Newport 19/ Lissabon, Fres. 22 Bordeaux, 20/ Gibraltar (1.900). Fres. 30 Algier (2.800), Fres. 32 Bona, 30 Marseille (4.000), 28/ Barcelona (4.000), 30/ à 31/ Genua, Savona, Spezzia eller Livorno (3.000—5.000), 30/ Port Said (5.400), 32/ Perim (5.000), 27/6 Rio Janeiro (5.000), 25/ River Plate (4.000).

(Skrevet den 4. Maj 1915.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe er der for Nordtysklands Vedkommende ingen væsentlig Forandring; Danzig har for tung Last betalt 8 M. til Frederikshavn, ligesom ogsaa Stettin fra Tid til anden har haft gode Perioder. Sverig har intet nyt af Interesse, og med Hensyn til Danmark er det samme Tilfældet med Provinserne, hvorimod Kjøbenhavn i denne Uge har været ganske livlig, selv om ikke særlig høje Rater er gennemført; der sluttedes for Majs til Odense 14 Øre, Horsens 16 Øre, Aalborg 17 Øre, Rodvig 12 Øre, Sojakager til Aarhus 14 Øre, Aalborg 15 Øre. Fra lossende Dampere søges der nogle hurtig disponible Skibe.

Forslag til midlertidig Lov

om

Tillæg til Lov om danske Skibes Registrering m. m. af 1. April 1892.
(FremSAT af Handelsministeren i Landstinget den 5. ds.)

Intet Skib kan erholde Nationalitets- og Registrerings-Certifikat eller midlertidigt Nationalitets-Certifikat, forinden Regeringens Tilladelse dertil er erhvervet.

Denne Lov træder i Kraft straks og gælder, indtil den ophæves ved kongelig Resolution, dog ikke udover den 15. Oktober 1915.

Bemærkninger til Lovforslaget.

Under Hensyn til den Interesse, Staten under en Krig mellem fremmede Magter har i, at kun saadanne Skibe registreres som danske, om hvilke det gælder, at ikke blot deres Egenskab af dansk

Ejendom er uomtvistelig, men tillige at Retten til at føre dansk Flag er støttende med gældende folkeretlige Synspunkter, har Handelsministeriet efter Forhandling med Udenrigsministeriet udarbejdet nærværende Lovforslag, der tilsigter at skabe den fornødne Lovhjemmel for Regeringen til i paakommende Tilfælde, hvor et Skibs Optagelse i det danske Skibsregister maatte ausos for stridende imod Folkerettens Regler, at kunne skride ind og hindre saadan Optagelse, selv om de i Soloven af 1. April 1892 og Skibsregistreringsloven af s. D. for Skibes Adkomst til at føre dansk Flag foreskrevne Betingelser i det givne Tilfælde maatte være fyldestgjorte. Da de hørehørende internationale*) Regler imidlertid endnu er ret ubestemte, vil det ikke være muligt at give en almindelig udtømmende Regel for, hvornaar Retten til at føre dansk Flag kan meddeles og hvornaar ikke, men Afgørelsen maa træffes for hvert enkelt Tilfælde for sig under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder.

Man maa derfor anse det for rettest, at det midlertidigt ved Lov paabydes, at der altid, hvor det drejer sig om Optagelse af Skib i dansk Skibsregister, udkræves en særlig Tilladelse fra Regeringen, forinden der kan udstedes Nationalitets- og Registrerings-Certifikat eller Interims-Nationalitets-Certifikat for vedkommende Skib. Det ligger i Sagens Natur, at Tilladelsen kun kan gives, naar de i den gældende Lovgivning iøvrigt foreskrevne Betingelser for Adkomsten til at føre dansk Flag er opfyldte.

Loven gjordes samme Dag færdig fra Rigsdagen.

Generalforsamlinger.

Foreningen til Søfartens Fremme.

afholdt sin almindelige aarlige Generalforsamling Torsdag den 29. April i Navigationsskolens Bygning Ny Toldbodgade 3.

Kammerherre, Kommandør Münter bød som Formand Forsamlingen Velkommen.

Højesteretsadvokat Winther overtog efter Aunmodning Hvervet som Dirigent.

Aarsberetning.

Kammerherre Münter aflagde Beretning om Virksomheden i det sidst forløbne Aar.

Navigationsskolen.

Som sædvanligt maa jeg først sige lidt om Kjøbenhavns Navigationsskole, sagde Kammerherren. Alt er gaaet naturligt og godt. Det gennemsnitlige Antal Elever var 65 imod henholdsvis 60 og 69 i de to nærmest foregaaende Aar. Det højeste Antal Elever i en Maaned var 96, det mindste Antal i en Maaned 46. Paa Bestyrelsens Vegne udtalte Kammerherren sin Tak til Skolens Forstander og Lærere for deres gode og dygtige Arbejde. (Forsamlingen sluttede sig til denne Tak ved at rejse sig).

Som det vil mindes — fortsatte Kammerherren — rettede vi for nogle Aar siden en Henvendelse til Kultusministeriet om Forbedring af Undervisningen i Folkeskolen, da de unge Sømend ofte savnede de allernødvendigste Skolekendskaber, naar de kom til Navigations-

*) De Regler paa dette Omraade, til hvilke man for Tiden væsentligst vil være henvist til at søge Støtte, findes i den under 26. Februar 1909 i London mellem Tyskland, Østrig, Ungarn, Frankrig, England, Rusland, Spanien, Nederlandene, De Forenede Stater og Japan afsluttede Deklaration vedrørende Søkrigsretten, der i Art. 55 og 56 indeholder følgende Regler:

Art. 55. Overførelse til neutralt Flag af et fjendtligt Skib er, naar den har fundet Sted for Fjendtlighedernes Begyndelse, gyldig, medmindre det bevises, at denne Overførelse har fundet Sted for at undgaa de Følger, som Egenskaben af fjendtligt Skib medfører. Der er dog en Formodning for Ugyldighed, hvis Overførelsesdokumentet ikke findes om Bord, forsaavidt Skibet har mistet den krigsforendes Nationalitet mindre end 60 Dage for Fjendtlighedernes Begyndelse. Modbevis kan finde Sted.

Der er en uafbeviselig Formodning for Gyldigheden af en Overførelse, der har fundet Sted mere end 30 Dage for Fjendtlighedernes Aabning, hvis den er absolut, fuldstændig og overensstemmende med de paagældende Landes Lovgivning, og hvis den har den Virkning, at Kontrollen med Skibet og Fordelene ved dets Benyttelse ikke er paa de samme Hænder som for Overførelsen. Men hvis Skibet har tabt den krigsforendes Nationalitet mindre end 60 Dage forinden Fjendtlighedernes Begyndelse, og hvis Overførelsesdokumentet ikke findes om Bord, kan Beslagtagelse af Skibet ikke give Anledning til Skadeserstatning.

Art. 56. Overførelse til neutralt Flag af et fjendtligt Skib er ugyldig, naar den har fundet Sted efter Fjendtlighedernes Begyndelse, medmindre det bevises, at denne Overførelse ikke har fundet Sted for at undgaa de Følger, som Egenskaben af fjendtligt Skib medfører.

Døg er der uafbeviselig Formodning for Ugyldighed:

1. hvis Overførelsen har fundet Sted, medens Skibet befinder sig paa Rejse eller i en blokeret Havn;
2. hvis der er forbeholdt en Tilbagekøbsret eller Tilbagefålsret;
3. hvis de Betingelser, som Retten til Flaget er underkastet ifølge det første Flags Lovgivning, ikke er blevet iagttagne.

skolen. Kultusministeriet begyndte da med at ansætte fast lønede Censorer ved Seminaristeksamen, og der blev et frygteligt Mandefald! Senere skærpedes ogsaa Optagelsesproven ved Seminarierne. Nu skal Oplysningerne angaaende Optagelsesprovene skriftligt indsendes til selve Ministeriet.

Drogdens Uddybning.

Foreningen har i en Række Aar med Fremgang arbejdet hen til en Uddybning af Drogden. Regeringen har taget sig af Sagen, og den har sluttelig henvendt sig til Grosserersocietetet, som har anbefalet en Uddybning til 24 Fod. Men Uddybningen kan naturligvis ikke udfores eller paabegyndes under de nuværende Krigsforhold.

Navigationens- og Søneringslovene.

De to Lovforslag om Navigationens undervisningen og om Søneringen m. m. behandlede i Fjor i et Landstingsudvalg, som afgav Betænkning i Hovedsagen i Overensstemmelse med de af os nærede Ønsker. Men videre kom Sagen ikke i Rigsdagen i Fjor. Handelsministeren fremsatte da i den ny Rigsdag sidst Efteraar Lovforslagene i Overensstemmelse med Landstingets Affattelse. Efter dette Forslag havde man da en Styrmandseksamen og en Skibsførereksamen, men imellem disse to Eksaminer var der en Mellemtid, som benyttedes til Fart som Styrmand. Tillige var der en udvidet Skibsførereksamen, ikke tvungen men nødvendig under Hensyn til den vægtige Udvikling paa Søfartens Omraade i den sidst forløbne Menneskealder.

I Folketinget fik Forslaget imidlertid en meget ublid Modtagelse. Vi indgav derfor i Forening med »Skipperforeningen«, »Den almindelige Skibsførerforening«, »Dansk Styrmandsforening« og »Styrmandsforeningen« i Svendborg et i Fællesskab udarbejdet Skrift til det af Folketinget nedsatte Udvalg om Sagen, og vi støttede heri Landstingets Forslag, da man var klar over, at Mangelen paa Sagskundskab var Aarsagen til den ugunstige Behandling. Forslaget havde faaet i Folketinget.

Efter en hel Vintors Overvejelse har Folketingets Udvalg nu for faa Dage siden (den 20. April) afgivet sin Betænkning, som langt fra er tilfredsstillende. Vore nærmeste Nabolande stiller langt større Fordringer til deres Navigatører, saa det ikke gaar an, at vi slaar af paa Fordringerne, saafremt vi vil opretholde vor Stilling som en dygtig søfarende Nation. Det moderne danske Lovgivningsprincip ikke at ansøre Energien, bør ikke anvendes her. Bortset fra større Statstilskud til Navigationsskolerne og Indførelsen af en Skibsførereksamen, er der ingen Forbedringer. Den udvidede Skibsførereksamen er stroget som unødvendig; den kan vel bibeholdes som en frivillig Sag, men kun naar der paa Navigationsskolerne er Betingelser til Stede for at give den fornødne videregaaende Uddannelse, som da kun maa strække sig over fire Vintermaaned og kan omfatte Engelsk og Tysk, Søret og Handelslære, Matematik og Naturlære, Navigation og maritim Teknik, og saa desuden Foredrag over Historie og nordisk Literatur, og dette Kursus afsluttes ikke med nogen Eksamen. — Kammerherren haabede, at det maatte blive de stakkels unge Mennesker muligt i den korte Tid at fordoje lidt af den megen Almendannelse, haade Historien og den nordiske Literatur! — Der skal kunne kræves 3 Maaneders Skoleskibsfart mellem Styrmandseksamen og Skibsførereksamen, medens der haade i England og Tyskland kræves 2 Aars Styrmandsfart og de tre Maaneders Fart kræves kun paa Betingelse af, at der stilles passende Skoleskibe til Raadighed; Bestemelsen mister saaledes ved denne Ordning enhver praktisk Betydning. En Mand med Styrmandseksamen faar tillige Ret til at føre Sejlskibe paa indtil 400 Tons overalt. Det vil i Virkeligheden sige, at ethvert Sejlskib overlades til en Mand, der hverken har lært at tage Maane- eller Planetobservationer eller har fornødent Kendskab til Kompassets Deviation o. s. v.

Da Rigsdagen nu bliver hjemsendt vil der endnu i denne Rigsdagssamling intet blive gennemført, og endnu et Aar er atter spildt. Vi opgiver dog ikke dermed Haabet, men vil fremdeles arbejde for at faa denne Sag gennemført paa en for Sømandsstanden, Søfarten og Landet tilfredsstillende Maade.

Regnskabet.

Grosserer Carl Melchior gennemgik som Kasserer Regnskabet. Aaret begyndte med en Kassebeholdning paa Kr. 4,493.73 og sluttede med en Beholdning af Kr. 7,042.47. De indkomne Bidrag havde udgjort Kr. 2,283, hvoraf i Kontingent Kr. 1,233. Renteindtægten udgjorde Kr. 10,737.42, udtrukne Obligationer Kr. 3,200. Af Udgifter udgjorde bevilgede Bidrag Kr. 3,610, der var indkøbt Obligationer for Kr. 2,959.49, Tilskudet til Navigationsskolen udgjorde Kr. 6,349.85. Regnskabet balancerede med Kr. 20,714.55.

Skolens Regnskab balancerede med c. 33,000 Kr., Skolepengene havde udgjort c. 15,000 Kr. I Lærerløn var betalt Kr. 16,582, til Fripladser var anvendt Kr. 1,490. — Foreningens Status viste ved Aarets Slutning en Formue af Kr. 275,000 imod Kr. 263,000 det foregaaende Aar.

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

Bestyrelsesvalg.

Kammerherre Münter udtalte anerkendende Mindeord om afdøde Kaptajn A. V. Knudsen, der var Medlem af Bestyrelsen, og han beklagede det store Tab. Foreningen havde lidt ved hans Bortgang. Kaptajn Knudsen var en rank og hæderlig Sømand af den gode gamle Skole i Ordets bedste Betydning. Han var en dygtig, pligtopfyldende og velmenende Mand, og vi skylder ham Erkendtlighed for alt det meget, han har udrettet for Sømandsstanden. Vi vil bevare hans Minde i taknemmelig Erindring. (Forsamlingen rejser sig.)

Kammerherre Münter meddelte, at Bestyrelsen efter Knudsens

Død havde suppleret sig med Kaptajn Jacob Møller, og paa Bestyrelsens Vegne anbefalede han Generalforsamlingen at bekræfte Bestyrelsens Valg. Ligeledes anbefalede han at genvælge de to efter Tur fratredende Bestyrelsesmedlemmer, Kaptajn Amdrup og Kaptajn Jacob Holm. — Samtlige tre Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes. Revisorerne genvalgtes ligeledes.

Efter at Kammerherren havde takket Højesteretssagfører Wiulher for hans Ledelse af Generalforsamlingen, sluttede denne.



Skibsefterretninger. Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kjøbenhavn 28/4. — Amalienborg ank. Petrograd 28/11. — Brattingsborg ank. Marseille 1/5. — Borglum pass. Gibraltar 30/4. — Danborg ank. Malmø 24/4. — Elsborg ank. Tyne 30/4. — Flynderborg afg. Nykjøbing 1/5. — Guldborg ank. Sunderland 23/4. — Gurre ank. Newcastle 30/4. — Hammershus ank. Glasgow 21/4. — Harrildsborg afg. Leith 1/5. — Jelling afg. Porto Ferrario 30/4. — Jømsborg ank. Tyne 26/4. — Jungshoved ank. Åhus 30/4. — Jøgersborg ank. Kjøbenhavn 1/5. — Kallundborg afg. Burntisland 1/5. — Kalø pass. Sagres 24/4. — Klampenborg afg. Newcastle 24/4. — Kronborg pass. Skagen 24/4. — Lejre ank. Sharpness 24/4. — Næsborg ank. Kjøbenhavn 3/5. — Randelsborg ank. Aalborg 28/4. — Rosenborg afg. Bathurst 23/4. — Skanderborg afg. Ardrossan 19/4. — Skodsborg afg. Aberdeen 15/4. — Spigerborg pass. Skagen 3/5. — Stegelborg ank. St. Johns 27/4. — Stjerneborg pass. Ouessant Creach 1/5. — Søborg ank. Aarhus 30/4. — Tuborg ank. Ardrossan 1/5. — Taarnborg pass. Skagen 30/4. — Ulfsborg ank. Kjøbenhavn 1/5. — Uranienborg afg. Bordeaux 30/4. — Ørkild afg. Matanzas 1/5.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe ank. Hull 1/5. — Johan Siem, Tannebek, ank. Sunderland 3/5. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Norresundby 2/5. — Russ, Petersen, ank. Randers 1/5. — Wladimir Sawin, Wittenkamp, ank. Helsingør 27/3. — Excehbence Pleske, Boutrup, afg. Norfolk 30/4. til Aarhus. — Michail Ontchoukoff, Nielsen, ank. Randers 4/5. — Generalkonsul Pallisen, Folkenberg, afg. Norresundby 24/3. til Buenos Aires. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Newcastle 25/4. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Newcastle 25/4. til Miramichi. — Newa, Dahl, afg. Newcastle 28/4. til Miramichi. — Freja, Harboe, afg. New York 2/5. til Pernambuco. — Rota, Christensen, afg. Port Glasgow 26/4. til Tybu Road.

Det østasiatiske Kompagni. Panama ank. Port Arthur 9/4. udg. — Cathay ank. Newcastle 11/4. udg. — Bandon ank. Middlesboro 2/5. udg. — Fionia afg. Kirkwall 2/5. udg. — Transvaal ank. Norresundby 3/5. udg. — Tranquebar ank. Newcastle 14/4. udg. — Jutlandia pass. Gibraltar 21/4. udg. — Falstria ank. New York 21/4. udg. — Arabien afg. Shanghai 29/4. hjemg. — Magdala ank. Vladivostok 30/4. hjemg. — Bintang pass. Gibraltar 2/5. hjemg. — Selandia ank. Aarhus 26/4. hjemg. — Pangan afg. Acapulcan 27/4. hjemg. — Rhodesia ank. Kjøbenhavn 1/5. hjemg. — Samui afg. Antofagasta 24/4. hjemg. — Siam ank. Kjøbenhavn 4/5. hjemg. — Annam ank. Kjøbenhavn 29/4. — Indien afg. Penang 28/4. hjemg. — Natal afg. Sydney 2/5. hjemg. — Kiua pass. Beachy Head 1/5. hjemg. — Tongking afg. Kirkwall 27/4. udg.

Heimdal. Helga, Vnaaben Hansen, ank. Aberdeen 1/5. — Martha, Christensen, ank. Arzew 29/4. — Elna, Rathje, ank. Dundee 1/5. — Therese, Pedersen, ank. Glasgow 2/5. — Harriet, Larsen, afg. Arzew 19/4. — Dagny, Therkildsen, ank. Hartlepool 29/4. — Simone, Olesen, afg. Glasgow 27/4. — Jeanne, Olesen, ank. Hull 3/5. — Vera, Riso, afg. St. Felio 26/4. — Daisy, Jørgensen, afg. Sunderland 23/4. — Anine, Hjorth, ank. Kirkcaldy 4/5. — Betty, Leth, afg. Baltimore 11/4.

Brix Hansen & Co. John, Mathiesen, ank. Odense 5/5. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Horsens 3/5. — Nordpol, Nielsen, afg. Leith 29/4. — Fanny, Nielsen, afg. Leith 29/4.

Skandia. Rudfaxe, Petersen, ank. Baltimore 24/4. — Gufaxe, Petersen, afg. Kjøbenhavn 14/4. til New York. — Skinfaxe, Weichardt, afg. Baltimore 22/4. til Aarhus. — Rimfaxe, Petersen, afg. Randers 29/4. til Methil.

Dania. Mary, Clausen, pass. Ouessant 30/4. for St. Vincent. — Ely, Lorentzen, ank. Kjøbenhavn 27/4. — Nolly, Clausen,

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrika Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øe.:

No. 308. Africa, East Coast. (1) British East Africa. Former Notice No. 273 of 1915; hereby cancelled. Extinction of Lights. Caution. All British lights on the East coast of Africa, including Zanzibar, are liable to be extinguished without Notice. Special Directions for Vessels Approaching Zanzibar and Mombasa. (a) Zanzibar: Caution. Merchant vessels approaching Zanzibar are warned to do so on the parallel of latitude 5° 40' S., passing through the meridian of longitude 40° E. Zanzibar should only be approached by the northern channel. (b) Mombasa: 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.

(2) **Madagascar.** Former Notice No. 1480 of 1914; hereby cancelled. Extinction of Lights. Caution. All lights at Mojaunga and Diego Suarez are extinguished. Special Directions for Vessels entering Diego Suarez. Caution. Vessels bound for Diego Suarez, in order to avoid delay, are advised to notify the time of their arrival in advance to the Military Commander, three hours before arrival by day and five hours before arrival by night. The signal denoting "Passage free" authorises vessels to enter the channel, but they will still be under the obligation to stop when directed to do so from the semaphore, to allow the Examination service vessel to proceed alongside. Note. This Notice embodies all the information received in connection with war operations, affecting navigation within the area concerned. (Notice No. 308 of 1915, dated 16th April)

Remarks. The lights at Mojaunga have been re-exhibited.

No. 321. Eastern Archipelago—Java, North Coast. Batavia roads—Light-buoy established. Former Notice No. 446 of 1914. Position. At a distance of 5 cables, 60° (N. 60° E. Mag.) from Tanjung Priok outer harbour east brakwater light. Lat. 6° 04 1/2' S., long. 106° 53 1/4' E. Description. red conical Light-buoy exhibiting a flashing white light. Remarks. The red conical buoy, shown on the charts about one cable south-eastward of the above position, has been discontinued. Variation. Nil. (Notice No. 321 of 1915, dated 19th April.)

Charts affected. No. 933, Batavia roads. No. 2056, Sunda strait and approaches. No. 1653, Island of Java. Publication. Eastern Archipelago Pilot, Part. II., 1913, page 91.

No. 330. Red Sea, Western Shore—Suakin Approach. South Jumna shoal—Beacon erected. Position. Lat. 19° 11' 20" N., long. 37° 31' 00" E., on chart No. 81. Description. An iron standard surmounted by a disc 6 feet in diameter painted in black and white chequers. Remarks. The red conical buoy with ball topmark, formerly marking this shoal, has been withdrawn. (Notice No. 330 of 1915, dated 23rd April.)

Charts affected. No. 81, Mersa Darir to Trinkitat. No. 8c, Red sea, sheet III. No. 2523, Red sea. Publication. Red sea and Gulf of Aden Pilot, 1909, page 186.

ank. Hartlepool 27./4. — Lilly, Bang, ank. Palermo 29./4. — Alexy, Duhn, ank. Manchester 1/5. — Dagny, Sørensen, ank. Fleetwood 1/5.

Dampskibsselskabet Rødby Havn. Freja afg. England 29./4. til Rudsjobing. — Rolf, afg. Kjøbenhavn 29./4. til Middlesboro. — Hans Jensen afg. Ardrossan 29./4.

Thurs. Petrine Hansen, Hansen, ank. Burnt Island 26./4. — Peter Bom, Jørgensen, ank. Stubbekjøbing 26./4. — H. A. Hansen, Andreassen, ank. Burnt Island 27./4.

Ers. Emanuel, Svane, ank. Methil Red 26./4. — Enigheden, Jensen, ank. Methil Red 27./4.

Sejlskibe.

Svandborg. Dagny, Rasmussen, ank. Aalborg 27./4. — Christian, Jørgensen, ank. Dysart Red 26./4. — Hejmdal, Rasmussen, ank. Falkenberg 26./4. — Ludvig, Jørgensen, ank. Granton 26./4. — I. Kofoed, Hansen, ank. Granton 26./4. — Norden, Olsen, ank. Leiths Red 26./4. — Alma, Hansen, ank. Kristiania 29./4. — Vesta, Poulsen, ank. Göteborg 30./4. — Fylla, Hansen, ank. Holmestrand 30./4. — Flora, Sørensen, ank. Burnt Island 30./4. — Ariel, Ravnemose ank. Horten 28./4. — Venus, Hansen, ank. Granton 27./4. — Katrine, Hansen, ank. Göteborg 28./4. — Noah, Jørgensen, ank. Granton Red 27./4. — Ring Andersen, Hansen, ank. Göteborg 28./4. — Ellen, Andersen, ank. Granton 27./4. — Confidence, Mouritzen, ank. Warberg 26./4. — Dagmar, Petersen, ank. Leith 27./4. — Jørgen Ring, Rasmussen, ank. Ronneby 27./4. — Anna, Fisker, ank. Kristiania 27./4. — Zampa, Wulff, ank. Falkenberg 2/5. — C. L. Rasmussen, Hansen, ank. Leith 2/5. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Granton 1/5. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Leiths Red 1/5. — Rota, Hansen, ank. Leith 1/5. — Frida, Bom, ank. Göteborg 2/5. — Lauritz, Dam, ank. Göteborg 2/5. — Hans Emil, Skov, ank. Leith 3/5. — Elise, Andreassen, ank. Leith 3/5.

Ers. Rolf, Christensen, ank. Ballina Red 26./4. — Hydra, Christensen, ank. Homespunt 26./4. — A. H. Friis, Hansen, ank. Dysart 26./4. — Ami, Albertsen, ank. Leith 26./4. — Nicoline, Hansen, ank. Leith 26./4. — Pampa, Svendsen, ank. Frederikshavn 27./4. — Pampa, Thorsteinson, ank. Aalborg 27./4. —

Dana, Friis, ank. Skelskor 27./4. — Atlantic, Rasmussen, afg. Methil 26./4. til Frederiksstad. — Marthing, Friis, ank. St. Brieux 26./4. — Gloria, Kromann, ank. Leith 27./4. — Freja, Albertsen, ank. Granton 26./4. — Sejerskransen, Lauritzen, ank. Granton Red 27./4. — Albertha, Kromann, afg. Brest 27./4. til Miramichi. — Amor, Hansen, ank. Trelleborg 27./4. — Haabet, Riise, ank. Wismar 26./4. — Hans, Hansen, ank. Trawenünde 28./4. — Lauritz, Folmer, ank. West Wemyss 28./4. — Mary, Andersen, ank. Leith 27./4. — H. H. Petersen, Friis, ank. Halmstad 28./4. — Else, Mortensen, ank. Kjøbenhavn 26./4. — Amor ank. Ayr 27./4. — Kastor, Albertsen, ank. Sannenes 28./4. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Swinemünde 29./4. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Lannion Red 28./4. — Dana, Boye, afg. Liverpool 27./4. til Gibraltar. — Adjutor, Kock, afg. Kjøbenhavn 27./4. til Vejle. — Eos, Christensen, ank. Kjøbenhavn 28./4. — Iris, Stegmann, ank. West Wemyss 28./4. — Duen, Hay, ank. Nykjøbing F. 29./4. — Nanna, Østermann, ank. Haugesund 29./4. — Mars, Kohler, ank. Mandal 29./4. — Avance, Bager, ank. Hammerhavn 30./4. — Christian, Fabricius, ank. Hammerhavn 30./4. — Astræa, Svane, ank. Fredericia 30./4. — Rolf, Rasmussen, ank. Ballina 29./4. — Diana, Hansen, ank. Leith 29./4. — Venus, Jensen, ank. Kjøbenhavn 1/5. — Solon, Eriksen, ank. Ronne 1/5. — Fulton, Eriksen, er ank. Göteborg. — Frem, Christoffersen, afg. Troon 28./4. til St. Brieux. — Husavik, Hansen, ank. Cadiz 1/5. — Eliezer, Nielsen, ank. Cadiz 2/5. — Vega, Petersen, ank. Haderslev 1/5. — Willi, Knudsen, ank. Warberg 1/5. — R. Fabricius, Hansen, ank. St. Johns N. F. 2/5. — Bertha, Madsen, ank. Karlskrona 3/5. — Enigheden, Hansen, ank. Kjøbenhavn 1/5. — Bolgen, Friis, ank. Kjøbenhavn 29./4. — Adele, Weber, ank. Kjøbenhavn 1/5. — Spica, Bogoe, ank. Kjøbenhavn 1/5. — Skandia, ank. Göteborg 1/5. — Hosauna, Raahange, ank. Leith 1/5.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 6. Maj 1915. — Aahent Brev angaaende Udskrivning af nye almindelige Valg til Rigsdagen. — Fragtmarkedet. — Forslag til midlertidig Lov om Tillæg til Lov om danske Skibes Registrering m. m. af 1. April 1892. — Generalforsamlinger. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns officielle Børskurs.

„DANSKE SKIBSREDERES GENSIDIGE

I Overensstemmelse med Lovens § 9 bekendtgøres herved Uddrag

Kjøbenhavn

Aage Bramsen. Peter Brown. Aage Bruhn. C. W. Clausen. A. M. Knudsen.

Dampskibsafdelingen.

VINDINGS- OG TABS-KONTO.

Regnskabsaaret 1914

INDTÆGTER.		Kr.	Ø.	UDGIFTER.		Kr.	Ø.
Indbetalt Grundpræmie.....		120,120	00	Udbetalte Erstatninger.....		57,609	0
Indvundne Renter.....		6,574	26	Honorar for Lægebehandling og			
Reserve for uafgjorte Skader 1913		45,419	37	Lægeerklæringer.....		2,766	5
				Administrationsudgifter.....		13,803	7
Medlemmernes Konto.				Honorar til Revisorerne.....		1,100	0
Belastet Ekstrapræmie 1914 ...		58	00	Genforsikrings-Præmie.....		1,979	1
				Kursdifference paa Obligations-			
				beholdning pr. ³¹ / ₁₂ 1914....		3,718	7
				Henlagt til uafgjorte Skader for			
				1914.....		56,236	2
				Henlagt til Reservefonden 10%			
				af Grundpræmien.....		12,012	0
				Medlemmernes Konto.			
				Godskrevet Ristorno 1914.....		22,946	2
		172,171	63			172,171	63

BALANCE-KONTO.

AKTIVER.		Kr.	Ø.	PASSIVER.		Kr.	Ø.	
Indestaaende i Privatbanken...	85,272	63		Reserve for uafgjorte Skader for				
Kassebeholdning. Kontant.....	730	00		1914.....		56,236	2	
Beholdning af Obligationer:			86,002	63	Reservefonden.....		71,203	1
Kr. 35,000 4 % Jydske Land-								
kreditforening 5. Serie à				Diverse Kreditorer.				
84 ¹ / ₂	29,575	00		Saldo paa Medlemmernes Konto				
Kr. 25,000 4 % Københavns				for Aaret 1914.....		22,946	2	
Kreditforening 2. Serie à								
86.....	21,500	00						
Kr. 10,000 4 ¹ / ₂ % Københavns								
Kreditforen. 5. Serie à 89 ¹ / ₂	8,950	00						
Kr. 5,000 4 % Østifternes Kre-								
ditforen. 10. Serie à 86 ...	4,300	00						
Ialt Kr. 75,000 00			64,325	00				
Diverse Debitorer.								
Saldo paa Medlemmernes Konto								
for Aaret 1914.....			58	00				
			150,385	63			150,385	63

Kjøbenhavn, den 25. Februar 1915.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk, Dampskibsafdelingen.

V. T. Hein.

C. W. Jøger.

Undertegnede Revisorer, der har fulgt Bogføringen Aaret igennem, attesterer Rigtigheden af nærværende Regnskab. Særlig bekræfter vi Rigtigheden af de i Balancen opførte Beholdninger.

Kjøbenhavn, den 12. Marts 1915.

V. Bindsløv.

J. L. Schouboe.

ORSIKRINGSFORENING FOR SØFOLK.

Regnskabet for Driftsaaret fra 1. Januar til 31. December 1914.

n 24. Marts 1915.

C. Kraemer.

R. W. Rasmussen.

Kay Reinhard.

N. K. Strøyberg.

Sejlskibsafdelingen.

VINDINGS- OG TABS-KONTO.

Regnskabsaaret 1914.

INDTÆGTER.		UDGIFTER.	
Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
Udbetalt Grundpræmie		38,870	00
Statens Tilskud		9,932	86
Udvundne Renter		2,165	16
Reserve for uafgjorte Skader 1913		31,703	19
Medlemmernes Konto.			
Belastet Ekstrapræmie 1914		0	00
		82,671	21

INDTÆGTER.		UDGIFTER.	
Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
Udbetalt Grundpræmie		36,851	00
Honorar for Lægebehandling og Lægeerklæringer		633	32
Administrationsudgifter		7,862	75
Honorar til Revisorerne		800	00
Henlagt til uafgjorte Skader for 1914		8,131	54
Medlemmernes Konto.			
Godskrevet Ristorno 1914		28,392	60
		82,671	21

BALANCE-KONTO.

AKTIVER.		PASSIVER.	
Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
Indestaaende i Privatbanken ..	34,618 63	Reserve for uafgjorte Skader for 1914	8,131 54
Kassebeholdning. Kontant	333 01		
Udgodehavende hos Statskassen: Statens Tilskud for 1914	9,932 86		
		Diverse Kreditorer.	
	44,884 50	Saldo paa Medlemmernes Konto for Aaret 1913	8,786 71
Diverse Debitorer.		- - 1914	28,392 60
Saldo paa Medlemmernes Konto for Aaret 1913	426 35		
- - 1914	0 00		
			37,179 31
	426 35		
	45,310 85		45,310 85

Kjøbenhavn, den 12. Marts 1915.

Danske Skibsreders 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 18. Marts 1915.

V. Bindselev.

H. A. Grube.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“. Faaes i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blæskatelørens Eftf. Mr. William Jensen, Toldbodvej. Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekepl.

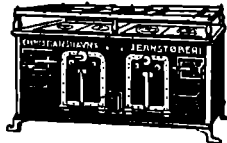
DE FORENEDE JERNSTØBERIER ^{A/S}

AFDL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS-
BAGE-
OVNE

KABYS KOMFURER
I ALLE STØRRELSER



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

Kjøbenhavns

uofficielle Børskurs d. 5. Maj 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foreneede Dampskibs-Selskab	141 ³ / ₄ - 142 ¹ / ₂	142 ¹ / ₂	142 ³ / ₄
Danmark	142 ¹ / ₂	142	143
Norden	142 ¹ / ₂	141	141 ¹ / ₂
Carl	155 - 155 ¹ / ₂	155 ¹ / ₂	156
Dannebrog	184 - 185	184 ¹ / ₂	184 ³ / ₄
Skjold		135	138
Urania	75 ³ / ₄ - 76	75 ¹ / ₂	77
Dampsk. af 1896	166 - 167 ³ / ₄	167	168
Højmdal	167 - 167 ¹ / ₂	167	167 ¹ / ₂
Gorm	162 ¹ / ₂	162 ¹ / ₂	163
Neptun	163 ¹ / ₂ - 164 ¹ / ₂	164 ¹ / ₂	165
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	100 - 99 ¹ / ₂	98 ³ / ₄	99
Stats- og Kredittforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk. I. Afd. I. S.		—	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvn. Kreditf.		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — — — 2. Serie.		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — — — 1. —		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf.		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — — — 7. —		—	—
3 ¹ / ₂ % — — — 6. —		—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.		—	—

	Gjort til	Køber	Sælger
Aktier.			
Nationalbank		147 ¹ / ₂	150
Privatbank		105 ¹ / ₂	106
Landmandsbank	126 ¹ / ₂	126	126 ¹ / ₂
Handelsbank		141	142
Kbhvn.s Laane- og Diskontobank		90 ¹ / ₂	92
Sukkerfabr.	274 ¹ / ₂	274 ¹ / ₂	274 ¹ / ₂
Burm. & Wain	105 -	104 ³ / ₄	105
Bryggeri Aktier	155 ¹ / ₂	156	156 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnak			

Vekselkurser d. 5. Maj 1915.

	avista Sælger	tu d. d. Køber
Hamburg	79.50	
London	18.50	
Paris	73.25	
Amsterdam	156.00	
Wien	60.50	

Møller & Rée,

Bankforretning, 16, Ved Stranden.

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. „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: 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 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. Agenter 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. Agenter i de fleste Provinsbyer.

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.: Blttoglet. A. B. C. Code 5th Edition.

Genforsikring Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 5 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

Telegr.-Adr.: REASSURANCE.

Forsikringsaktieselskabet „National“

København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige, faste Præmier

Hovedkontor: Nørrevoldgade 15
Telefon 7565. Telegram-Adr.: „Nation“.

Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

udbetaler intet Udbytte for Aaret 1914.

Kjøbenhavn, April 1915.

Bestyrelsen.

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. Telf. 4705 og 4810.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

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 & Stevedør.

Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

Hecksher & Søn 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 & Bentlins Eftf.

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.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klases
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søager).

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telt. 6. **Dragør.** Telt. 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
Møjlige Nr. 26, ved Havnen.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristeneen

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

OLSKIND

Bedste Olieøj

Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæes overalt.

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

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. —

LANDMANDSBANKEN

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

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og
solidt.

J. Bindsløv, Vesteraagade, Aalborg.

Metallstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

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.

I. P. Carstensen, Skibs- og Baadebyggeri,

KORSØR (etabl. 1872)

anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjorbecks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

ZOOB. HAVE

i København

køber gerne for den
brugbare Dyr.

Telefon **SKIBE** Telgr.-Adr.:
5430. „Freights“.

Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl-
og Motorskibe.

C. P. JENSEN,

PAUL ANKERSGADE 2.



Olje altid

Otto Monsted'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: „BUNKERING.“
 { PLACE DU DOCK 35, GHENT. }

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.

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saason: Undersøgelser og midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværksarbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,
Thorshavnsgade 3.
Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

A. WILSON, Kobbersmedie

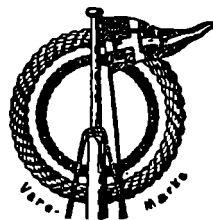
Alt Skibsarbejde udføres.
Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.
Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)
Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.
Adelgade 79. København K.
Telef. Central 3556.

Hill-Madsen^o

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Fribavnen, Købh Telf. 5289. Privat Tlf. Øbro 2238x.



**HERKULES
Hamp-Tovværk**
— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad
faas kun fra
**Esbjerg
Tovværksfabrik A/s**

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreækviperling.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.
NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift — Solid — Driftssikker.

5—100
HK

A/s „VØLUND“.
Blegdamsvej 32. København N.

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. 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.

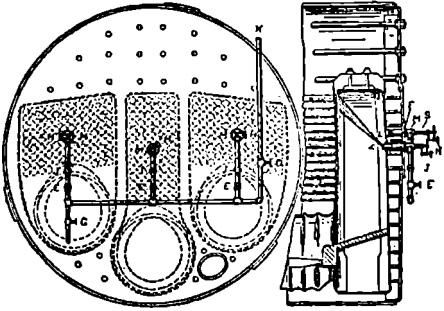
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 19.

Kjøbenhavn, Torsdag den 13. Maj 1913.

22. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Hænger for. Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuld Tryk. kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at åbne Røgkammerdørene. hvorved undgås kolde Lufstrømninger. 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. Foreøger Kedlernes Nyttevirkning.

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

TELEFONER.
1403 — 1405
3063 — 3073

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

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.

Compositioner

Jærn-, Staal- og Træklæbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)



Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Laetrum

Telefon 8601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. 8.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
Petrograd. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let, blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og Pressenningdage.

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 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 Tønder som Tank — er forsynet med det **lovbeskyttede Varemærke!**

D. D. P. A.

* * * Det danske Petroleumsk Aktieselskab.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kødelsmedie, Jernstøberi, Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

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

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
„Bunker-
depot“.

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT
Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Præmier. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition. ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

Vil De sikre Dem

Salmonsens Konversationsleksikon

som nu udkommer i ny udvidet Udgave i 20 statelige Bind indbundet i Læderryg og Hjørner. 1—2—3 Bind udkommer i Aar og leveres straks ved Udgivelsen, derpaa 2 Bind om Aaret. Prisen pr. Bind er 14 Kr. men Værket leveres ogsaa paa maanedlig Ratebetaling af

2 Kr.

Send mig et Brevkort, og De skal faa tilsendt illustreret Plan over Værket.

Følg med fra Begyndelsen.

Emil Wiene's Boghandel,

Østerbrogade 23, København Ø.

C. K. HANSEN.

KØBENHAVN.

∴ DAMPSKIBSRHEDER ∴

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.

BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,

Dampskibsselskabet »NEPTUN« og

Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Antagelse og Udkommando af frivillige Lærlinge.

Ansøgning om at blive udkommanderet som frivillig Lærling for at opnaa den til Optagelse paa Kadetskolen forlangte Søfart kan indsendes til Marineministeriet inden 15. Juni.

Skema til Ansøgning udleveres paa Forlangende i Marineministeriet, hvor nærmere Oplysning vil kunne faas paa skriftlig eller mundtlig Henvendelse.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder ordinær Generalforsamling Lørdagen den 19. Juni d. A. i Nykøbing, Mors.

Dagsorden m. m. vil nærmere blive bekendtgjort.

Forslag, der ønskes behandlet paa Generalforsamlingen, skal være indgivet mindst 3 Uger forindeu.

Svendborg, den 10. Maj 1915.

P. B. V.

C. P. LUND,
Formand.

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. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

Kristiansgade 11.

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.

Copensura

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 266 og 10756

Genforsikring Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 5 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

Telegr.-Adr.: REASSURANCE.

Forsikringsaktieselskabet „National“

København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige, faste Præmier

Hovedkontor: Nørrevaldgade 15

Telefon 7565.

Telegram-Adr.: „Nation“.

JULIUS OTT

Ingeniør, Konsulent
i Skibsbygning

Hamburg 1, Ferdinandstrasse 29.

Køb og
Salg af
Neutrale Skibe

Wiese & Co.,

Lissabon.

Skibsmæglere & Saltexportører.

Bunker Kul.

Billigste Priser.

(Største flydende Kullager).

Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).

TIVOLI

Sommersæson fra 8. Maj til 12. Sept. 1915.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncertsalen, Harmoniorkestret og Promenadeorkestret. Hver Uge: Solist- og Symfonikoncerter. — Operetter, Vaudeviller, Farcer i Teatersalen. — Artistforestillinger paa Kunstnerplænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag:

Stor Fest med Illumination og Fyrværkeri. Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karusseller, 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).

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

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

I Fællesrepræsentationens Møde den 8. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Handelsministeriet med Andragende fra »Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe« om fortrinnsvis Benyttelse under den nuværende Krig af mindre danske Sejlskibe til Transport af den danske Stats Varer, f. Eks. Granit fra Hammeren. Skærveballast til Jernbanerne o. s. v. — Sagen henvistes til Behandling i Forretningsudvalget.

2. Skrivelse fra Samme angaaende Ændring i den tyske Priseretsordning — toges til Efterretning.

3. Skrivelse fra Kaptajn C. Minor Rasmussen angaaende Frigivelse af danske Skibe, der henligger i russiske og finske Havne og som ikke fik Tilladelse til at gaa til Søs sidste Efteraar. — Sagen henvistes til Behandling i Forretningsudvalget.

4. Skrivelse fra Udenrigsministeriet angaaende Meddelelse til det danske Gesandtskab om Frigivelse af danske Skibe, der har været tilbageholdt i britiske Havne — toges til Efterretning.

5. Skrivelse fra Samme med Eksemplar af en engelsk Lov af 16. Marts d. A., i hvilken det fastsættes, at en efter den 12. Februar d. A. foretaget Overførelse af Ejendomsretten til et i Storbritannien og Irland registreret Skib eller en Andel i et saadant Skib til en Person, der ikke er kvalificeret til at eje britisk Skib, ikke skal have Gyldighed, medmindre Overførelsen er billiget af »Board of Trade«. — Skrivelsen toges til Efterretning.

Kjøbenhavn, den 13. Maj 1915.

Da den store Oceandamper, »Titanic«, den 14. April 1912 kolliderede med et Ishjerg i Atlanterhavet og i Løbet af et Par Timer forsvandt i det mørke Dyb medtagende 1,400 à 1,500 Mennesker, blev man Verden over grebet af Forfærdelse og Medfølelse. Der maatte være alvorlige Mangler, mente man. Den opskræmte offentlige Mening krævede Sagen grundig undersøgt og slog sig ikke til Ro, førend den britiske Regering havde sammenkaldt en international Conference i London, hvis Opgave det blev at udarbejde bestemt formulerede Regler med Hensyn til Passagerskibes Bygning og deres Udrustning med Redningsmateriel m. m., for herigennem saavidt muligt at sikre Menneskeliv paa Søen. Ved denne Conference var bl. a. de store Magter, som nu bekæmper hinanden paa Liv og Død repræsenteret, og deres Repræsentanter var sikkert alle besjælet af et alvorligt Ønske om at løse den stillede Opgave efter bedste Evne, til Sikkerhed for de mange Mennesker, som maa færdes paa Havene. Konferencen udførte et stort og tortjensfuldt Arbejde og vigtige Bestemmelser blev slaet fast, som vel en Gang, naar Forholdene tillader det, vil faa Gyldighed.

Kort Tid efter Konferencens Afslutning indtraf igen en af de store Katastrofer paa Søen, som længe kan fylde Menneskers Sind og vække Medfølelse med de ulykkelige Ofre og deres mange Paarørende, idet den store kanadiske Damper »Empress of Ireland« den 29. Maj 1914 sank paa St. Lawrence-Floden, efter en Kollision med den norske Damper »Storstad«, hvorved c. 1.000 Mennesker i Løbet af kort Tid mistede Livet. Efter denne Ulykke

gik det sikkert op for mange, hvad allerede tidligere, og saa paa den afholdte Conference, var blevet ytret, at det, der frem for noget andet skal sikre Menneskeliv paa Søen, er godt Sømandskab og omhyggelig Navigering under de givne Forhold. Disse to Ting vil i Reglen betyde mere end selv den bedste vandtætte Inddeling og langt mere end selv den rigeligste Forsyning med Redningsmateriel. Selv om alt, hvad der staar i Menneskers Magt og til deres Raadighed, bliver ydet, saa vil store Katastrofer paa Søen ligesaa lidt helt kunne undgaas i Fremtiden, som de er undgaaet i Fortiden; alt hvad man tør haabe er, at de kan begrænses saavel i Hyppighed som i Omfang.

Hvad skal man imidlertid sige nu, naar en oplyst og efter eget Sigende, højt kulliveret Nations Ledere kan forsvare for deres Samvittighed selv at fremkalde Katastrofer ved uden Varsel at nedskyde ikke blot Fjendens fredelige Handelsskibe, men endog neutrale Skibe, der i lovligt Ærinde færdes fra en neutral Havn til en anden, som det nylig, blandt flere andre Tilfælde, er sket med den norske Damper »Amerika«, der var paa Rejse fra De Forenede Stater til Bergen med Varer til norske Forbrugere. Efter et tvungent Besøg i en engelsk Havn blev denne Damper pludselig skudt i Sænk ved en Torpedo, da den satte Kursen efter sit Hjemland. Maaske vil man gøre gældende, at denne Sag bør ses fra et almindeligt folkeretligt og kommercielt Synspunkt som et Spørgsmaal om den neutrale Skibsfarts Stilling i Krigstid, og givet er det da ogsaa, at Sagen allerede i den Henseende er dybt alvorlig. Men det bør ikke i den Anledning glemmes, at Dampere Besætning med den største Vilkaarlighed udsattes for den øjensynligste Livsfare: det var jo ikke nogen blind Mine, men et med velberaad Hu affyret Torpedoskud, der foranledigede Katastrofen.

Og dog skrumper Betydningen af selv et saadant Tilfælde saa underligt ind, naar dette stilles ved Siden af den Begivenhed, der indtraf den 7. ds., da Cunard-Dampere »Lusitania« i Nærheden af den irske Kyst uden Varsel blev sendt til Bunds af tyske Undervandsbaade. Flere end to Tusinde Mennesker befandt sig om Bord — fredelige Rejsende af forskellig Nationalitet, Gamle og Unge, Kvinder og Børn imellem hverandre — og af dette Antal er antagelig nu kun en Tredjedel i Live. Tyske Myndigheder havde i Forvejen advaret amerikanske Borgere mod at benytte den engelske Linie, og Handlingen har saaledes fundet Sted efter modent Overlæg og efter den overste Ledelses Ordre. Med dette er da Maalet fuldt, længere ud vil man vel have ondt ved at komme. — —

Her er ikke Stedet hverken for nogen militær Betragtning i den Anledning eller nogen Slags Tagen Parli, men man vilde i et neutralt Land efter vor Opfattelse simpelt hen svigte sin Pligt, hvis man ved Tavshed lod forstaa, at der heller ikke var Plads for en almenmenneskelig Betragtning. Og om denne Side af Sagen ser vi kun én Mening, der sikkert vil være fælles for Suffolk og neutrale Skibsfartskredse Verden over. Med Afsky vil man vende sig fra denne Gerning, med dyb Sorg vil man iattage, hvorledes denne Begivenhed med et Slag fører Udviklingen tilbage i Mørket, og som en sviende Forsmædelse vil det føles, at dette skulde ske Aaret efter, at Alverdens sofarende Nationer med fuld Enighed havde undertegnet Konventionen om Sikkerhed for Menneskeliv til Søs.

Trafikken paa Archangel til Sommer. En norsk Forretningsmand, der har foretaget en Rejse i Rusland, har til en Medarbejder ved »Norg. Hand. og Sjøft.« udtalt en levende Beundring over, hvad der er blevet udrettet oppe i Archangel, for at lette den uhyre Trafik, som ventes der til Sommer. Der er opført store Pakhuse og Barakker, lagt Jernbanespor til Havnen og bygget adskillige ny Kajer. Der har ligget 16 engelske Dampere indefrosset deroppe i Vinter. En stor Rutebaad »Tracia«, som var lastet med Varer til den russiske Stat og frøs inde, blev brudt ud af Isen af en britisk Krydser og slæbt ind til den faste Isrand c. 20 Sømil fra Dwinas Munding. Hele den kostbare Last blev saa losset i Land over Isen. I disse Dage venter man en stor Isbryder »Canada« til Archangel. Det er Mening, at den skal befri de 16 Skibe, som ligger indefrosset paa forskellige Steder i Hvidehavet. De fleste af disse Skibe er lastet med Hamp og er paa Vej ud.

Der er oprettet flere end 20 ny Skibsfartsforretninger i Archangel, idet man venter, at Trafikken vil blive uhyre stor i den kommende Tid. Der har forøvrigt været vedligeholdt en vis Forbindelse mellem Aleksandrowsk og Isranden udenfor Dwinamundingen hele Vinteren. Det under Meddelelsen, at ikke flere norske Firmaer deltager i Handelen paa Rusland, hvor der er Marked for omtrent alle Slags Varer, Tekstilvarer, Industrivarer og alle Slags Maskiner, maaske især Motorer, der udgør en betydelig Artikel. Man maa erindre, at man praktisk talt i Rusland har en hel Verdensdel til Opland. Men Russerne vil have gode Varer og de betaler godt. Amerikanerne, Svenskerne og tildels Danskerne siges at være begyndt for længe siden og skal gøre store Forretninger baade med Ind- og Udførsel, men skal man indarbejde sig paa det russiske Marked er det nødvendigt at sende erfarne Folk derover, som behersker det russiske Sprog.

Søretsdomme. Frederikshavn, d. 21. April. Ved Frederikshavns Sørets Dom i Dag er Svitzers Bjergningsentreprise tilkendt 50.000 Kr. for Bjergningen af Dampere »Grasham« af Sunderland, der den 11. Juli forrige Aar grundstødte ved Læsø.

Frederikshavn, den 28. April. Ved Frederikshavn Sørets Dom i Dag er Føreren af Dampskibet »Generalkonsul Pallisen«, Kaptajn Carstensen, Det dansk-russiske Dampskibsselskab, blevet tilkendt 65.000 Kr. for Bjergning af Dampskibet »Georgia« af Hamburg, som han traf i hjælpeløs Tilstand i Nordsøen i November 1913.

(Ritz. Bur.)

Verdenshandelen efter Krigen. Lord Inchape, som er Formand for det store engelske Dampskibsselskab »Peninsular and Oriental Line« og som forøvrigt staar i Spidsen for en Mængde større Foretagender, udtalte paa »National Provincial Bank«s Aarsmøde nylig bl. a.:

Det er endnu for tidligt at spaa noget om, hvorledes Verdenshandelen vil blive, naar Krigen er sluttet, men jeg anser det dog for min Pligt at gøre opmærksom paa, at det rimeligvis vil vare mange Aar, før Verdenshandelen atter naar en Blomstringsperiode som den, vi havde før Krigen.

Der er ødelagt uhyre Værdier og Kapitaler. Hele Evropa vil komme til at betale enorme Skatter. Renter af de Beløb, som allerede er medgaaet til Krigen, og af de Hundreder af Millioner, som endnu vil medgaa for at betale Udgifterne til denne. Dette vil komme til at mærkes i alle Samfundsklasser. Købeevnen vil blive betydelig formindsket og Levofoden over hele Evropa vil blive ringere og følgelig maa Handelen lide herunder.

Nyt Taagesignal. Et Taagesignal til Brug for Lysbøjer er i Følge »Norsk Sjøft.« blevet opfundet i England. Ved et lille elektrisk Apparat og en Cylinder af Acetylen kan et Taagehorn give forskellige lange eller korte Stød efter Ønske, og paa denne Maade tilkendegive, hvilket Signal man hører. Lyset og Taagesignalet arbejder uafhængig af hinanden, slukkes Lyset, som virker til Vejledning for Skibsfarten, kan Taagesignalet alligevel fremdeles funktionere.

»Empress of Ireland«s Undergang. Montreal, den 27. April. Dommer Dunlop ved Admiralitetsretten har afsagt Kendelse i den af Canadian Pacific Selskabet anlagte Skadeserstatningssag imod Dampere »Storstad«s Rederi i Anledning af »Empress of Ireland«s Undergang. Dommeren fandt i enhver Henseende »Storstad« skyldig i Kollisionen. Størrelsen af den Erstatning, der skal betales til Canadian Pacific Selskabet, vil senere blive fastsat. Retten udtalte en særlig Dadel over 1ste Styrmand paa »Storstad«, fordi han havde ændret Dampere Kurs efter at have tabt »Empress of Ireland« af Syn i Taagen.

Kristiania, den 28. April. »Storstad«s Rederi vil appellere den Dom som er fældet i Montreal.

(Ritz. Bur.)

Isforholdene i Archangel. I Følge Telegram til Udenrigsministeriet fra Konsulatet i Archangel er Isgangen paa Dvina-Floden begyndt.

Ingen Adresse-Kommission mere. The Baltic and White Sea Conference retter i et Cirkulære en indtrængende Opfordring til Rederne om ikke i deres Certepartier at indgaa paa at betale Adresse-Kommission i de russiske Havne, herunder indbefattet Hvidehavshavnene. Konferencen fraraader det samme for de spanske Havnes Vedkommende, hvor enkelte Redere er gaaet ind paa at betale 2 pCt. Den gør opmærksom paa, at Tonnage er knap nu for Tiden, hvorfor Øjeblikket er særdeles gunstigt til at faa alle urimelige Bestemmelser ud af Certepartierne, som de har været belastet med i saa mange Aar.

Mæglerfirmaet Radau & Co. i Kronstadt meddeler os, at dets Filial. Speditions-Forretningen Oscar Stude i Reval, fra den 15. ds. vil aabne et Forretningskontor i Archangel. I Forbindelse hermed vil der blive etableret en særlig Afdeling for Mæglerforretninger. Klarering af Dampere etc., saaledes at Firmaet vil blive repræsenteret i Archangel under Navn af Oscar Stude.

Hav Flag og Navn paa Siden i Orden og godt belyst. Fra det tyske Gesandtskab i Kristiania er til Udenrigsdepartementet indløbet en Skrivelse, hvori henpeges paa, at der blandt de mange torpederede Skibe ogsaa i Følge Meddelelse fra den kejserlige Regering i et Tilfælde er fastslaaet, at en tysk Undervandsbaad i Mørket havde antaget et andet Skib for engelsk, fordi dets Neutralitetsmærker ikke var tilstrækkelig belyst.

Gesandten paapeger Faren for neutrale Skibe ved uforsigtig at befare Krigsfarvande og henstiller indstændig at disse Skibe har sine Neutralitetsmærker (Flag og Navn paa Siden) i Orden og bliver tilstrækkelig belyst.

(Norg. Hand. og Sjøft.)

Dansk Sælskibsrederi-Forening afholder i Følge omstaaende Annonce, til hvilken vi henviser, den 19. Juni d. A. sin ordinære Generalforsamling i Nykjøbing, Mors.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse 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 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 bagfatter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.**

I. Østersøen.

574. **Danmark. Langeland. Gulstav. Somærke ikke paa Plads.**

Den røde Spidstønde med Kost, *Gulstav S.*, er ikke paa Plads. c. 54' 12½' N. 10° 41½' E.

575. **Sverrig. Oplysning om Fyr, Fyrskibe og Lystønder.**

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 18. Stockholm 1915.)

For Tiden (d. 6te Maj) er følgende Kystfyr slukkede og følgende Fyrskibe og udenskærs liggende Lystønder inddragne:

1. S-lige Lodsdistrikt.

Fyr: *Smuggeluk, Fyrene ved Ystad, Sandhammaren, Hanö, Godnatt, Ulklippan og Utlängan.*

Lystønder: *Esten.*

2. E-lige Lodsdistrikt.

Fyr: *Ölands Södra Udde.*

3. Nedre N-lige Lodsdistrikt.

Lystønder: *Argos Grund, Herr Elofs Grund, Storgundet og Vänta Lätets Grund.*

5. Øvre N-lige Lodsdistrikt.

Fyr: *Blackallen, Rödallen og Germundö.*

Fyrskibe: *Sydostbrötten og Nordströmsgrund.*

Lystønder: *Långroundet, Vegarundet, Nordhvalen, Sörögadden og Rata Storgrund.* (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/298. København 1915.)

576. **Sverrig. Hanösumd. Somærke udlagt.**

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 18/275. Stockholm 1915.)

En Stage er udsat tæt E. for 4,7 m Grunden paa 56° 00' 52" N. 14° 47' 22" E. (Kort Nr. 150 og 206.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/460. København 1915.)

577. **Sverrig. Sölvesborg. Grund fundet. Somærke flyttet.**

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 18/276. Stockholm 1915.)

Stagen med Kost paa 55° 59' 38" N. 14° 36' 18" E. ved *Silbatsgrundet* er flyttet 350 m S. efter og staar nu tæt SSW. for en nyfunden 4 m Grund.

578. **Sverrig. Gropen. Fyrskib atter udlagt.**

Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Gefle* er *Gropen* Fyrskib atter udlagt. 60 28' 10" N. 18° 17' 38" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/298. København 1915.)

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

579. Danmark. Sundet. København. Bestemmelser vedrørende Lodsnng.

Fra den 15de Maj 1915 er *Københavns* Lodseri bemyndiget til foreløbig, saarunge Lodstvæng paa *Københavnns* Red paa Grund af Neutralitetsforanstaltningerne er paahndt; forsaauidt angaar Tvangsloidsningerne, at opkræve 1 Kr. pr. Time i Yentetimpengge, i Lighed med hvad der i Almindelighed er gældende for alle andre Lodserier end Sundt-lodserierne. *København (Kronlob)*: 55° 42' $\frac{1}{2}$ N. 12° 37' E.

580. Sverrig. Sundet. Oplysning om Fyr, Fyrskibe og Lystønder.

(„Underrøttelser for sjöfarande“ Nr. 18. Stockholm 1915.)

For Tiden (d. 6te Maj) er følgende Kystfyrt slukkede og følgende Fyrskibe og udenskærs liggende Lystønder inddragne:

S.-lige Lodsdistrikt.

Fyr: *Kullen, Hosen, Haken, Barsbäck, Bredlyränd, Skanör* og *Falsterbo*.

Fyrskibe: *Svinbådan, Malinö Redd, Kalkgrunden, Öskarsgrundet* og *Falsterborer*.

Lystønder: *Västerflacket* og *Painbådan*.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/804. København 1915.)

581. Sverrig. Sundet. Kullagunnarstorpsgrundet. Kløkketønde omblyttes midlertidig.

(„Underrøttelser for sjöfarande“ Nr. 18/278. Stockholm 1915.)

I den nærmeste Fremtid omblyttes Kløkketønden ved *Kullagunnarstorpsgrundet* paa Grund af Reparation med en rød Væger med en nedadventt Kcst over en Ballon. 56° 06' $\frac{1}{2}$ N. 12° 36' $\frac{1}{2}$ E.

582. Danmark. Smaalands-Farvandet. Ulvshale-Løb. Almærkning.

I den nærmeste Fremtid vil den SW.-lige Del af *Ulvshale-Løb* blive almærket med 4 røde Stæger med Riskoste paa NW.-Siden af Løbet og med 5 hvide Stæger med Halmviske paa SE.-Siden af Løbet. Den SW.-ligste Rispråk har 2 Koste, de øvrige 1 Kost; den SW.-ligste Halmpråk har 2 Halmviske, de øvrige 1 Halmvisk. Almærkningen vil være i Orden den 15de ds. *Ulvshale-Løb* SW.-lige Indløb: 55° 01' $\frac{1}{2}$ N. 12° 13' E. (Kort Nr. 257. Danske Lods Side 574. Søm.-Ført. Side 61.)

583. Danmark. Store-Bælt. Nyborg-Fjord. Lindholm-Grund W. Lystønde inddrages midlertidig.

I den nærmeste Fremtid inddrages Lystønden *Lindholm-Grund W.* for en 14 Dages Tid paa Grund af Eftersyn. 55° 17' (27") N. 10° 48' (46") E. (Fyr-Ført. Nr. 294.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

584. Danmark. Kattegat. Mariager-Fjord. Mindre Dybde.

Paa Grund af Tanghindringer er Dybden i den gravede Rende over Barren ved Indsejlingen til *Mariager-Fjord* for Tiden kun 5 m. Indløbet: 56° 43' $\frac{1}{4}$ N. 10° 30' $\frac{1}{4}$ E. (Kort Nr. 158. 211, 217 og 272. Danske Lods Side 163. Havne-Lods Side 76 og 115.)

585. Sverrig. Kattegat. Oplysning om Fyr, Fyrskibe og Lystønder.

(„Underrøttelser for sjöfarande“ Nr. 18. Stockholm 1915.)

For Tiden (d. 6te Maj) er følgende Kystfyrt slukkede og følgende Fyrskibe og udenskærs liggende Lystønder inddragne:

1. S.-lige Lodsdistrikt.

Fyr: *Ängelholm, Vingaskär* og *Hollands Väderö*.

Lystønder: *Stora Middelyränd*.

2. W.-lige Lodsdistrikt.

Fyr: *Tylö, Morups Tångs, Varberg, Malö* og *Fjordskär*.

Fyrskibe: *Fladen*.

Lystønder: *Lille Middelyränd*.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/808. København 1915.)

611. Cuba N.-Kyst. Habana. Oplysning om Fyr.

(„Notice to Mariners“ Nr. 362. London 1915.)

Det grønne, faste Fyr paa W.-Siden af Havnen er til Forsøg forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2 s., Lys 1 s., Mørke 1 s. Flammens Højde: 11 m. Fyret kan uden nærmere Bekendtgørelse atter blive forandret til at vise grønt, fast Lys. 23° 08 $\frac{1}{4}$ ' N. 82° 21' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

612. Rusland. Azovske Hav. Birjutsch. Fetotow. Baake opført.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/718. Berlin 1915.)

Paa *Fetotow* Landtunge paa S.E.-Siden af *Oen Birjutsch* er opført en pyramideformet Baake med en rektangulær Skive som Topbetegnelse. 46° 07' 38" N. 35° 08' 50" E.

613. Libyen (Tripolis). Tripolis. Ledemærke forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 3533. London 1915.)

Det sorte Mærke paa Muren paa Søsiden af *Castello del Pacha* neden for det røde Fyr med Formørkelser er forandret til et sort og hvidt tærnet, rektangulært Mærke. 32° 54' N. 13° 11 $\frac{1}{2}$ ' E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

614. England og Frankrig. Oplysning angaaende Blokaden af Kamerun.

Ifølge Meddelelse gennem Udenrigsministeriet blokerer de *allierede* Magter følgende Kyststrækninger af *Kamerun*:

1. Fra Mundingen af *Akwajafe* Floden, 4° 41' N. 8° 30' E., til Mundingen af *Bimbia* Bugt, 3° 58' N. 9° 18' E.
2. Fra Mundingen af *Sanaga* Floden, 3° 35' N. 9° 39' E. til Mundingen af *Campo* Floden, 2° 21' N. 9° 50' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/546. København 1915.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller Bogs Nr.

R 1223 *Frankrig:*

R 4769 *Ile de la Réunion.*

Iles voisines de Madagascar.

Tyskland:

N Ostseehandbuch, südlicher Teil, 6. Auflage 1915.

586. Sverrig. Skagerrak. Käringsfjorden. Sømærker udlagt.

(„Underrøttelser for Søfarende“ Nr. 18/279. Stockholm 1915.)

- 1) En Stage med Kost er udsat paa 58° 06' 31" N. 11° 23' 15" E. ved *Kopperuaarna*.
- 2) En Stage er udsat paa 58° 06' 37" N. 11° 22' 45" E. ved *Ötångens* Landgrund. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/20. København 1915.)

587. Sverrig. Skagerrak. Eggeråbådar. Sømærke udlagt.

(„Underrøttelser for Søfarende“ Nr. 18/279. Stockholm 1915.)

En Stage er udsat paa 58° 39' 16" N. 11° 11' 45" E. ved *Eggeråbådar*. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/22. København 1915.)

IV. N-lige Ishav og Nordsoen.

588. Nordsoen. Drivende Vrag.

Ifølge Meddelelse fra en Dampskibsfører er Vraget af et *norsk* Skib den 6te Maj 1915 observeret paa 56° 30' N. 3° 00' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/554. København 1915.)

589. Norge. Tjeldsund. Sandtørgstraumen. Hølsflua E. Grund uddybes.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/132. Kristiania 1915.)

En Uddybning af 6,5 m Grunden, som ligger c. 200 m W. for Lystønden paa *Steinstitigrunden*, er paaabegyndt. Man skal passere S. om Uddybningsfartøjet, der angiver dette ved at vise en rød Ballon eller en rød Lanterne. Afstanden mellem Uddybningsfartøjet og 6 m Kurven paa *Hølsflua* er mindst 150 m. *Steinstitigrunden* Lystønde: 68° 33' 10" N. 16° 28' 25" E.

590. Norge. Bromøysund. Løb spærret.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/139. Kristiania 1915.)

Paa Grund af Uddybningsarbejder er *Bromøysund* W.-lige Løb spærret fra c. 1ste Maj til c. 15de Oktober d. A.

Løbets Spærring tilkendegives ved, at der paa N.-Pynten og paa S.-Pynten af *Baholmen* er vist to sorte Balloner eller to grønne Lanterner. Man skal benytte det E.-lige Løb, der er 6,5 m dybt. *Bromøysund*: c. 65° 29' N. 12° 13' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/610. København 1914.)

591. Norge. Hagesund. Sletten. Gaaseskallen. Dybte aftaget.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/105. Kristiania 1915.)

Dybden paa *Gaaseskallen* er kun 4 m. 59° 29' 48" N. 5° 07' 20" E.

592. Danmark. Graadby. Oplysning om Fyr og Afmærkning.

Paa given Foranledning gentages den i „E. f. S.“ Nr. 33/366 af 4de August 1914 fremkomne Meddelelse om, at Afmærkningen i *Graadby* er inddraget og Fyrene slukkede. Under visse Forhold kan dog enkelte Fyr være midlertidig tændte og enkelte Lystønder midlertidig udlagte, ligesom de saaledes midlertidig viste Fyrs og udlagte Lystønders Fyrkarakter eventuelt kan være forskellige fra de i Fyrfortegnelser og Kort opgivne.

Graadby Indløb: c. 55° 25 $\frac{1}{4}$ ' N. 8° 15' E.

593. Holland. Schelde. Ossenisse. Mole eksisterer ikke.

(„Bericht am Zeevarend“ Nr. 72/851. 3-Graevenhage 1915.)

Ossensisse Mole eksisterer ikke mere. 51° 24' 03" N. 3° 59' 16" E.

594. England. East Swale. Forbuht Ankerplads.

(„Notice to Mariners“ Nr. 373. London 1915.)

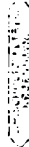
Indtil videre er det forbudt at ankre paa nedennævnte Areal undtagen i Tilfelde af Nød. Arealet begrænses:

a) Mod Nord af en Linie fra *Warden Point* til *Columbine Spit* Tønde.

b) Mod Øst af en Linie trukket fra *Columbine Spit* Tønde i Retning 180° (misv.

S. t. W. 1/4 W.) ind til Land.

c) Mod Vest af Meridianen gennem *Stand End* Tønde. *Columbine Spit* Tønde: 51° 23 $\frac{1}{4}$ ' N. 1° 00' E.



545. England. Sheringham Shoal. Vrag forsvundet.

(¹Notice to Mariners" Nr. 372. London 1915.)

Vraget, der var sunket c. 1 Sm NE. for *East Sheringham* Tønde, er forsvundet. 53° 03' N. 1° 15' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/110. København 1915.)

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

596. Frankrig. Pointe d'Alilly. Tangesignal ophører midlertidig.

(¹AVIS aux Navigateurs" Nr. 100/517. Paris 1915.)

Tangesignalet fra *Pointe d'Alilly* Fyr vil ikke blive givet i en 14 Dages Tid i Juni og i Oktober Maaend d. A. paa Grund af Eftersyn. 49° 55' 05" N. 0° 57' 36" E. ¹g

597. Ørken Øerne. Scapa Flow. Forbud.

(¹Notice to Mariners" Nr. 391. London 1915.)

I Forbindelse med de tidligere truhne Bestemmelser for Besæjlingen af *Scapa Flow* er der ndstede følgende Forbud: Det er strengt forbudt at komme Indløbet til *Hoax* Sund nærmere end 5 Sm, medmindre man er bestemt til *Scapa Flow*. Skibe, bestemte til *Kirkwall*, skal gaa direkte dertil.

Hoax Sund: c. 58° 49' N. 3° 03' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/172. København 1915.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

598. Portugal. Faro. Oulatra. Oplysning om Lystønde.

(¹Nachrichten für Seefahrer" Nr. 24/722. Berlin 1915.)

Lystønden, der viser hvidt Et-Lyn hver 3,8 s, og som til Forsøg var udlagt ved Revet fra N.E.-Lønden af Øen *Culatra*, er nu permanent. *Culatra*: 36° 58 1/2' N. 7° 51 1/2' W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 62/2101. København 1914.)

599. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Moosabee Reach. Emmus Rock.

Belysning forandres.

(¹Notice to Mariners" Nr. 15/933. Washington 1915.)

Omtrent den 1ste Juni 1915 tændes et hvidt Lynfy, der viser Et-Lyn hver 3 s, Lyn 0,3 s, Mørke 2,7 s, paa *Emmus Rock* Baake. 44° 31' 45" N. 69° 34' 00" W. Samtidig nedlægges *Moosabee Reach* Fyr.

600. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Stockholm. Fyr tændes.

(¹Notice to Mariners" Nr. 15/934. Washington 1915.)

Omtrent den 16de Juni 1915 tændes *Stockton Harbor* Ledefyr. Forfyret viser hvidt Et-Lyn hver 1 s, Lyn 0,3 s, Mørke 0,7 s, 44° 28' 23" N. 68° 52' 19" W. Bagfyret viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2 s, Lys 1 s, Mørke 1 s. Det staar c. 610 m 353 1/2 (milsv. N. t. E.) fra Forfyret.

601. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Newark Bugt. Saltersville. Fyr flyttet.

(¹Notice to Mariners" Nr. 15/936. Washington 1915.)

Saltersville Fyr er flyttet c. 290 m i Retning 201° (milsv. SW. t. S. 1/4 S.). Fyrets tidligere Plads: 40° 41' 20" N. 74° 07' 42" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/881, pkt. 3. København 1914.)

602. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Five Fathom Bank. Tonde udlægges.

(¹Notice to Mariners" Nr. 15/937. Washington 1915.)

Tn hvidt Spiritønde skal udlægges i c. 13 m Vand paa *Five Fathom Bank*. Tønden skal ligge paa Station fra 15de Oktober til 15de April. 38° 54' 42" N. 74° 39' 18" W.

603. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware. Fenwick Island Shoal. Oplysning om Fyrskib.

(¹Notice to Mariners" Nr. 15/938. Washington 1915.)

Bege Fyrene paa *Fenwick Island Shoal* Fyrskib har nu en Flammehøjde af 20 m. Det runde Dagnærke paa Fortoppen er borttaget. 38° 27' 25" N. 74° 46' 40" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/884. København 1914.)

604. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Pocomoke Sund.

Guildford Flats. Fyrs Beliggenhed.

(¹Notice to Mariners" Nr. 15/940. Washington 1915.)

Guildford Flats Fyr ligger paa 37° 51' 02" N. 75° 46' 42" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/120. København 1915.)

605. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Potomac Floden.

Point Lookout. Vrag forsvundet.

(¹Notice to Mariners" Nr. 15/942. Washington 1915.)

Vraget af Skonnerten *E. G. Irwin*, som var sunket paa *Point Lookout Shoal*, er forsvundet og Afmærkningen inddraget. 38° 01' 40" N. 76° 19' 20" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/2350. København 1908.)

606. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Pamlico Floden. Abel Bugt. Fyr tændt.

(¹Notice to Mariners" Nr. 15/944. Washington 1915.)

Paa Spidsen af Grunden paa W.-Siden af Indløbet til *Abel* Bugt er i c. 2 m Vand tændt et hvidt, fast Fyr. 35° 23' 04" N. 76° 30' 39" W.

607. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Beaufort. Newport Floden. Fyr tændt.

(¹Notice to Mariners" Nr. 16/1014. Washington 1915.)

Omtrent 1/2 Sm S. t. W. for *Newport Marshes Lower* Fyr er tændt et rødt, fast Fyr, der skal benævnnes *Newport Marshes Lower* Fyr. 34° 43' 30" N. 76° 41' 33" W. Det gamle *Newport Marshes Lower* Fyr benævnnes nu *Newport Marshes Middle* Fyr.

608. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston. Vrag uskade-iggjort.

(¹Notice to Mariners" Nr. 15/947. Washington 1915.)

Vraget af Skonnerten *Frydenick W. Day* er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 9,7 m. 32° 35' 58" N. 79° 39' 55" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 73/2356. Washington 1914.)

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

609. Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bugt. Mobile Ship Channel. Fyr tændt.

(¹Notice to Mariners" Nr. 16/1017. Washington 1915.)

Mobile Ship Channel røde, faste Fyr Nr. 8 C, der staar paa E.-Siden af Kanalen, midt imellem Fyr *M. B. A.* og Fyr *Nr. 10* og paa Linie med disse Fyr, er tændt. Fyr *M. B. A.* kaldes nu *Nr. 8 B.* Fyr *Nr. 10*: 39° 29' 04" N. 88° 00' 59" W.

610. Honduras. Snake Cay. Fyr tændt.

(¹Notice to Mariners" Nr. 377. London 1915.)

Paa *East Snake Cay* er tændt et hvidt Blinkfy, der viser To-Blink. Flammens Højde: 17 m. Synsvidde: 13 Sm. 16° 12' 30" N. 88° 31' 25" W. (*eng.* Kort Nr. 1573).

Damperen »Cathay« sunket. Det ostasiatiske Kompagni meddeler, at det har modtaget Telegram om, at Dampskibet »Cathay« paa Vej til Østasien er sunket den 5. ds. i Nordsøen. Mandskabet og de ombordværende 7 Passagerer er reddet og landsat i Ramsgate. »Cathay« havde engelsk Lods om Bord.

Damperen var paa 2.596 Netto R.-T. og det formodes nærmest, at den er stødt paa en Mine. Noget bestemt vides dog ikke derom endnu.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler: Den 10. Maj spredt Is 10 Kilometer Nord for Siglufjord. Hvalfangere siger, at Ismængden Nord-nordvest for Island er betydelig over det gennemsnitlige.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1914.

Repræsentationens Sammensætning.

I Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har i Aaret 1914 været indmeldt de samme ni Foreninger som i 1913, nemlig:

Dansk Dampskibsrederi-Forening,
Dansk Sejlskibsrederi-Forening,
Dansk Styrmandsforening,
De fire kjøbenhavnske Søforsikrings-selskaber,
Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874,
Foreningen til Søfartens Fremme,
Kjøbenhavns Skipperforening,
Maskinmestrenes Forening og
Sømandsforeningen af 1856.

I Repræsentationens Sammensætning er foregaaet følgende Forandringer:

Som Delegeret for Kjøbenhavns Skipperforening er under 29. September 1914 Kaptajn Jacob Møller indtraadt i Stedet for Kaptajn A. V. Knudsen.

Som Suppleant for Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874 er under 2. Marts 1914 Kaptajn G. Matthiessen indtraadt i Stedet for Kaptajn H. H. Krohn.

I Aarets Løb er et af Repræsentationens Medlemmer, Kaptajn A. V. Knudsen, afgaaet ved Døden.

Kaptajn A. V. Knudsen indtraadte i Repræsentationen i Aaret 1900 som Delegeret for Kjøbenhavns Skipperforening, og fra 1. Maj 1907 til sin Død var han Medlem af Repræsentationens Forretningsudvalg. Hans Indsigt i Søfartens Forhold og hans levende Interesse for Varetagelsen af Søfartens offentlige Anliggender er i den forløbne Aarrække i høj Grad kommen Repræsentationen til Gode, og hans Minde vil blive bevaret i Taknemmelighed.

Repræsentationen bestod i Aaret 1914 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 Styrmandsforening:

Delegeret: Styrmand Chr. Christensen.
Suppleant — P. Thrane.

De fire kjøbenhavnske Søforsikrings-selskaber:

Delegeret: Direktør Carl Will.
Suppleant: — H. Wolfhagen.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874:

Delegeret: Kaptajn A. P. Palsbo.
Suppleant: — H. H. Krohn (til 2. Marts).
— G. Matthiessen (fra 2. Marts).

Foreningen til Søfartens Fremme:

Delegeret: Kammerherre B. Münter.
Suppleant: Kaptajn G. C. Amdrup.

Kjøbenhavns Skipperforening:

Delegeret: Kaptajn A. V. Knudsen (til 26. Juni).
— Jacob Møller (fra 29. Sept.).
Suppleant: Direktør V. T. Hein.

Maskinmestrenes Forening:

Delegerede: { Maskinmester Oscar Mortensen.
— G. Mathiesen.

Suppleanter: { Maskinmester V. Kierulf.
— J. Pedersen.

Sømandsforeningen af 1856:

Delegeret: Kommandør Henri Konow.
Suppleant: — J. H. Schultz.

Det juridiske Medlem: Professor, Dr. jur. V. Bentzon.
Suppleant: Disphør V. Middelboe.

Paa Aarsmødet d. 4. April 1914 genvalgte Direktør A. O. Andersen til Repræsentationens Næstformand for de kommende to Aar. Til Med-

lemmer af Forretningsudvalget genvalgte paa Aarsmødet Direktør N. Høst og Maskinmester Oscar Mortensen. Paa Aarsmødet genvalgte endvidere Professor, Dr. jur. V. Bentzon som Repræsentationens juridiske Medlem for de kommende tre Aar.

I Repræsentationens Møde den 3. Oktober 1914 valgtes Kaptajn Jacob Møller til Medlem af Foretningsudvalget i Stedet for afdøde Kaptajn A. V. Knudsen.

Forretningsudvalget bestod af:

Direktør Carl Will, Formand; Direktør A. O. Andersen, Næstformand; Professor, Dr. jur. V. Bentzon; Direktør N. Høst; Konsul C. P. Lund; Maskinmester Oscar Mortensen; Kaptajn A. V. Knudsen (til 26. Juni) og Kaptajn Jacob Møller (fra 3. Oktober).

Repræsentationens Sekretær, Ludvig Petersen, er den 17. Maj 1914 afgaaet ved Døden.

Fra den 6. Juni 1914 er N. Clausen Bjerg konstitueret som Repræsentationens Sekretær.

(Fortsættes.)

Fragtmarkedet.

Forandringerne i den forløbne Uge er kun smaa i alle Retninger, og der fragtedes bl. a. sidst som følger:

Østen. Nikolajefsk 80/ udsøgt Havn U. K. Juli—August. For Bonneolie fra Dalny betalles 87/6 paa Dødvægtbasis til London eller Hull. Maj—Juni. Ris fra Saigon c. 85/ Marseille. Bordeaux eller Nantes, Maj. fra Rangoon 80/ London eller Liverpool, Maj—Juni. Paa Dødvægtbasis fra Kalcutta 75/ udsøgt Havn U. K. »net terms«, Maj. Fra Bombay eller Kurrachee betalles 50/ udsøgt Havn »net terms«, Maj.

Middelhavet. Erts Hornillo Bay 9/ Cardiff (3.000). Fosfat 15/ Sfax/Bristol (3.500). Salt Torrevecija 25/ Santos, prompt. 22/6 à 23/ Norge, nordligst Kristiansund (2.000—3.700), Maj—Juni—Juli. Erts 19/ Huelva/Ipswich (2.700). Fra Bilbao betalles 12/ Heysham (2.000). 12/6 à 12/9 Tyne Dock, 12/6 Ardrossan (2.000—2.600).

Nordamerika. Planker fra Kanada 135/ à 140/ til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst. Tungt Korn fra Montreal 8/3 til udsøgt Havn paa Englands Vestkyst, 9/ Leith fra nordlig U. S. Havn, 9/ fransk Atlanterhavshavn, 10/ Vestitalien. For Havreladning 7/ à 7/3 fransk Atlanterhavshavn eller Marseille, prompt. Sukker fra New York 50/ à 52/6 Havre, Maj—Juni. Kul Baltimore eller Virginia 37/9 River Plate eller Montevideo, 39/ Rio Janeiro, c. 45/ Vestitalien, 38/9 Norfolk/Rosario, Maj—Juni.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 70/ U. K., 72/6 fransk Atlanterhavshavn, prompt. 66/3 Basis U. K. pr. Juli, 72/6 à 75/ Vestitalien pr. 15. Maj—15. Juni.

Østersøen. Der er rigeligt med Laster fra Sverige og til Holland noteres der nu Hfl. 35/38 for skaaren Last. Raten i Forhold til Størrelsen, Ladeplads og Komposition. Fra mellemsvensk Havn faas c. 80/ til London fra Nordbotten c. 85/, og fra én Plads Hernösand betalles 77/6 til Manchester. D. B. B. & Floorings (520); pr. f. o. w. 67/6 Sundvall (én Plads)/Ayr (400). For vaad Trænasse betalles 19/6 pr. 50 Kbf. Hudiksvall/Granton, prompt.

Hvidhavet. Sæsonens første Dampers ankom til Archangel den 9. ds. og der forestaar nu nogle meget travle Maaneder fra denne Havn. Der noteres for D. D. Ballast

Boards etc. 100/ à 105/ til god U. K. Havn for 500—1.000 Stds. Baade pr. Maj—Juni.

Kulfrakterne. Fra Tynen eller Blyth til Danmark omkring 15/ for 1,500—2,000 Tons Baade, 20/ à 22/ Stockholm. Gelle etc., 17/ à 18/6 Havre eller Rouen, 19/3 Bordeaux (3.000). 21/ Bayonne (2,400). 23/ Oran (2,600). 30/ Marseille (2600). Fra Hull 18/9 Rouen (2,400), c. 37/6 Genua, Savona eller Spezzia, 40/ Port Vendres (1,900). Fra Cardiff eller Newport 15/3 Rouen (1,600). Fres. 20 Nantes eller Bordeaux. Fres. 30 Marseille (3,200). 28/ Barcelona. 26/ Neapel (5,500). 40/ Venedig (4,000). 26/ River Plate (5,000).

Skrevet den 11. Maj 1915.

Generalforsamlinger.

Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibbyggeri

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Højesteretsadvokat Shaw.

Administrerende Direktør, Etatsråd Martin Dossau, aflagde Aarsberetningen. Det hedder deri bl. a.:

Ved Aarets Begyndelse havde Nedgangen paa Fragtmarkedet medført nogen Stilstand i Bygningen af Fragtskibe rundt paa Værfterne og Materialerne gik stærkt ned i Pris, særlig i Tyskland. Selskabet mærkede mindre til denne Flovhed, fordi Dieselmotorskibene hidtil har dannet en Specialitet for sig og derfor ikke fulgte Markedets Bevægelser i samme Grad som almindelige Lastbaade, og det var lykkedes at sikre Nybygninger for indeværende Aar med Udsigt til jævn normal Tilgang i Ordrene.

Men med ét Slag ændredes disse Forhold, der gav sig Udtryk først i fuldkommen Stilstand og derefter, da Fragterne steg og steg til ukendte Højder, i en Efterspørgsel, til hvilken man ikke har kendt Mage.

De ny Ordre stammede dels fra tidligere Brugere af Motorskibe, dels fra ny Kunder, der var bleven overbevist om Skibenes sikre Drift, og som var klar over Motorskibenes ualmindelige Økonomi.

Med stor Tilfredshed kunde anføres, at de ny Ordre baade hidrørte fra Danmark og fra Norge og Sverige, og at der fra alle hidtidige Brugere kun havde lydt Lovord over de leverede Motorskibe.

Hvad Skibsreparationsarbejdet i det forløbne Aar angik, da var det normalt og godt lige til August Maaned, da det pludselig standede med ét Slag, og i seks Uger havde Værftet intet nævneværdigt Reparatonsarbejde; men Stilheden blev afløst af en stærk Trafik. De mange Baade, der førte Fødestoffer, Korn og Mel her til Landet, benyttede Lejligheden til at dokke og reparere, og Tabene i August og September blev indvundet ved den forøgede Trafik i de efterfølgende Maaneder.

Maskinfabrikken havde præsteret et meget betydeligt Arbejde, og i alle dens Afdelinger har der været fuldt op at gøre.

Staalværket og Støberiet havde haft nogle mindre Driftsstandsninger.

Stor-Smederiet havde været fyldt med Ordre, og Priserne var særlig fra Aarets Slutning saa høje som aldrig før.

Burmeister & Wains Eksport-Kompagni havde haft det bedste Aar, dette Selskab endnu havde haft.

Arbejdsforholdene havde været rolige.

I os de lovgivende Myndigheder syntes der for Tiden at være en Tendens oppe, der gik ud paa særlig at lægge Byrder paa de Personer og Selskaber, der skabte Virksomhed og Omsætning og Aktieselskaber syntes at skulle rammes særlig haardt. Det maatte betegnes som saare ubilligt, at en national Industri skulde rammes særligt haardt i samme Øjeblik, den var blevet i Stand til at tilbagebetale lidt af de Hundredtusinder, der var ofret paa den i Aarens Løb. Gennem det af Finansministeren forelagte Forslag til Lov om en ekstraordinær Indkomstskat, rantes Burmeister & Wain med en ekstra Skat paa Kr. 70,320, hvorved dets samlede Skat for 1914 løb op til Kr. 130,000, et Beløb, der var aldeles uforholdsmæssigt for et Selskab, der jo ikke har levet i Overflod. Det maatte ikke glemmes, at den foreliggende Situation paa anden Maade havde paaført Selskabet ekstraordinære Byrder, idet det i unormale Afgifter til Statsinstitutioner, til Dyrtidstillæg til lavere lønede Funktionærer og i Lønninger til Indkaldte allerede i det forløbne Aar havde betalt over Kr. 50,000. En Virksomhed som denne, der skaffede Brødet til over 20,000 Mennesker, burde i alt Fald ikke hænges i sin fri Udvikling af urimelige Skattepaalæg i alle mulige Former, og det syntes at være nødvendigt at gøre opmærksom herpaa.

Hvad Udsigterne for indeværende Aar angik, da tegnede disse til at blive meget gode, under Forudsætning af, at man forskaanedes for Forstyrrelser i det planlagte Arbejde.

Nybygningsprogrammet for 1915, 16, 17 og 18 er fuldt besat. Selskabet skulde i disse Aar levere: 14 Motorskibe, hvert paa c. 10,000 Tons, 2 Motorskibe, hvert paa c. 9,000 Tons, 4 Motorskibe, hvert paa c. 2,000 Tons og 5 Motorskibe, hvert paa c. 6,500 Tons, foruden 2 Dampskibe, af hvilke Skibe 17 er til Danmark, 7 til Sverige og 3 til Norge, til et samlet Beløb af c. 46 Mill. Kroner.

Det var Bestyrelsen en Glæde at kunne meddele, at Selskabet i den sidste Tid havde afsluttet sine Forsøg med en ny Konstruktion af Dieselmotoren til Undervandsbaade, til hvilke Forsøg der var ydet pekuniært Bidrag fra Marineministeriet. Disse Forsøg havde bragt det smukkeste Resultat, idet Motoren havde vist sig lettere og langt mere økonomisk end de Undervandsbaadsmotorer, der hidtil var anvendt. Selskabet havde straks modtaget en Ordre til den danske Marine, og det var dets Agt at søge Afsetning for denne ny Motor udenfor Landets Grænser.

Bestyrelsesraadets Formand, Kammerherri Richelieu aflagde derpaa Aarsregnskabet. Nettooverskudet havde været godt 2 Millioner Kr., hvoraf Aktionærerne fik 700,000 Kr. eller 7 pCt., medens der foretoges Henlæggelser til et Beløb paa c. 1 Mill. Kr.

Der blev enstemmigt givet Decharge. Til Bestyrelsesraadets genvalgte Direktør, Skibsreder P. de Nully Brown, der fratraadte efter Tur. Revisorerne genvalgte.

Dampskibsselskabet Thore

har under Ledelse af Overretssagfører Stærk afholdt Generalforsamling. Den korresponderende Reder, H. Hendriksen, aflagde Beretning, hvoraf vi anfører følgende:

Resultatet af Driften i 1914 blev ikke ringere end det nærmest foregaaende Aar. Brutto-driftsoverskudet er nogle faa Tusinde Kroner lavere, men til Gengæld er Nettooverskudet væsentligt større, og samtidig er Udgifterne formindskede en Del. Selskabet opsejlede i alt, inklusive Betaling for besørget Post, Kr. 615,249.93.

Besværrer skulde Aaret ikke gaa til Ende uden en alvorlig Ulykke, idet vor Dampner „Ingolf“ forliste paa Rejse herfra til Hull. I Stedet for „Ingolf“ købte Bestyrelsen, i Henhold til Bemyndigelse opaaet paa den nylig afholdte ekstraordinære Generalforsamling, Dampskibet „Ask“, som nu er omdøbt og hedder „Hekla“.

Som meddelt paa sidste ordinære Generalforsamling blev vi ved Sø- og Handelsretten dømt i en Sag mod Firmaet Enrico Gismondi & Co., Genua, og denne Døm har Højesteret stadfæstet. Da Bestyrelsen imidlertid mener, at Selskabet har Retten overfor den tidligere Forretningsfører, har vi anlagt Sag mod denne til Betaling af Beløbet, som derfor ikke foreløbig kan betragtes som tabt.

Selv om vort Regnskab for i Fjor vel maa siges som Helhed at være ganske tilfredsstillende, havde Bestyrelsen dog ventet et væsentligt gunstigere Resultat, og pr. 1ste August f. A. var vort Brutto-driftsoverskud da ogsaa langt større end pr. samme Dato 1913. Imidlertid medførte Udbyudet af den store Krig en fuldstændig Lammelse af Passagertrafikken paa Island, og da samtidig Godstrafikken indskrænkedes stærkt, har Krigen forvoldt os et meget betydeligt Tab i de sidste 5 Maanedre af 1914.

Hvad nu Aaret 1915 angaar, er det mere end vanskeligt at udtale sig om Udsigterne. Hvad selve Rutesejladser paa Island angaar, er Forholdet omtrent det samme som i de sidste Maanedre af 1914 for Passagertrafikens Vedkommende, men der er tilstrækkeligt Gods at sejle med, og Fragttræerne, i hvert Fald mellem Leith og Island og vice versa, er hævet noget. Imidlertid har vi i den forbigaaende Del af indeværende Aar beskæftiget „Kong Helge“ i Fart i det aabne Marked, og det er ogsaa vor Hensigt indtil videre desuden at beskæftige enten „Hekla“ eller „Mjølneir“ i saadan Fart, og da Fragterne i det aabne Marked for Øjeblikket er lønnende, haaber vi derigennem at kunne faa et bedre Resultat frem.

Efterat der var givet Decharge for Regnskabet, der udviser et Nettooverskud paa Kr. 83,000, hvoraf Præferencaktierne faar Kr. 8,000 eller 4 pCt., medens Resten væsentligst anvendes til Afskrivninger, genvalgte Direktør Chr. Nimb til Medlem af Bestyrelsen.

Havarier og Forlis.

Henry & Martha, Skonnert af Sverig, der var kommet paa Grund paa Bredhage i Limfjorden, er bragt flod af Aalborg Dampneren „Frem“ og indbragt til Aalborg.

Nordaa, Dpsk. af Bergen, grundstødt paa Lillegrunden ved Eyen, er af Svitzers bragt flod og ind til Kalundborg.

Hans Taxsen, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 8. ds. paa Grund paa Svitrungen. Skibet, der staaer haardt i Grunden, har Assistance af Svitzers.

Togo, svensk Kvase, grundstødt ved Sejern, er af Svitzers bragt flod og ind til Kalundborg.

Gelle, Dpsk. af Gelle, har paa Rejsen fra Buntisland til Helsingborg med en Ladning Kul knækket Skrueakseln og er indkommet til Kjøbenhavn for Reparation.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra A/S. Kurmeister & Wains Maskin- og Skibbyggeris Skibsverft paa Refshaleen foretoges den 5. Maj en vellykket Provetur i Sundet med en ny Fragt- og Passagerdampner til Det forenede Dampskibsselskab.

Dampneren, der bærer Navnet „Vidar“ og er bestemt for Eksport-rute, har følgende Dimensioner: Længde 253 Fod, Bredde 37 Fod, Dybde 19½ Fod. Hastigheden er 13½ Knob.

Skibet er indrettet med Koleanlæg i Lasten og er iøvrigt smukt og moderne udstyret i Overensstemmelse med Nutidens Fordringer.

Proveturen forløb i enhver Henseende med fuldt tilfredsstillende Resultat.

Med Passagerdampneren „Nordfjord I“, bygget af Helsingørs Jeruskibs- og Maskinbyggeri til Nordre Bergenhus Amts Dampskibe i Bergen, foretoges den 6. 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 Norsk Veritas højeste Klasse, er 167 Fod langt i Hoveddækket, 26¼ Fod bredt og 14' 1" dybt. Det er bestemt for Fjordfarten i Nordre Bergenhus Amt, og smukt udstyret med al moderne Bekvemmelighed for et Antal af indtil 400 Passagerer fordelt paa 1ste, 2den og 3dje Klasse. Kojeplass forefindes for henholdsvis 82 første og 56 anden Klasses Passagerer. Maskinen er Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation paa 775 indieerede Hestes Kraft, og Kellen er udstyret med Wilh. Schmidts Overheder.

I sin daglige Rute vil „Nordfjord I“ løbe en Fart af 12 Knob.

Den 8. ds. lob en Nybygning af Stabelen paa Skibbygmester Gorm Clausens Verft i Marstal.

Skibet, der er rigget som 3/4m Skonnert, maaler 100 Reg-Tons og fik i Duahen Navnet „Star“.

Skibets Fører bliver Kaptajn Albertsen og Rederen er H. J. Albertsen.



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'rr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

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

Tuborg Øl
og *Tuborg Mineralvande*
kan paa Grund af deres ypperlige
Kvalitet og store Holdbarhed særlig
anbefales til Skibsproviant.

Tuborgs Depot: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Kristiansand 8.5. — Amalienborg ank. Petrograd 28.11. — Brattingsborg afg. Marseille 9.5. — Borglum ank. Nizza 5.5. — Dansborg

pass. Skagen 9/5. — Elsborg afg. Newcastle 7/5. — Flynderborg ank. Havre 9/5. — Guldborg ank. Kjøbenhavn 7/5. — Gurre pass. Dungeness 9/5. — Hammerhus ank. Glasgow 21/4. — Harrildsborg ank. Kjøbenhavn 4/5. — Jelling afg. Huelva 8/5. — Jømsborg pass. Dover 7/5. — Junghoved ank. North Shields 8/5. — Jægersborg ank. Kjøbenhavn 1/5. — Kallundborg ank. Rouen 7/5. — Kalo ank. St. John N. F. 7/5. — Klampenborg afg. Algier 7/5. — Kronborg pass. Skagen 24/4. — Lejre ank. Sharpness 24/4. — Næsberg afg. Kjøbenhavn 6/5. — Raudelsborg pass. Skagen 7/5. — Rosenborg afg. Bathurst 29/4. — Silkeborg afg. Ardrossan 7/5. — Skanderborg ank. Herringøve 6/5. — Skodsborg ank. St. John N. B. 3/5. — Spigerborg pass. Skagen 8/5. — Stegelborg ank. St. John N. F. 27/4. — Stjerneborg ank. Algier 9/5. — Søborg ank. Kjøbenhavn 9/5. — Tuborg ank. Aarhus 10/5. — Taaruborg afg. Leith 8/5. — Ulfshborg afg. Kjøbenhavn 6/5. — Uranienborg afg. Cardiff 6/5. — Ørkild ank. New York 7/5.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, ank. Assens 10/5. — Johan Siem, Tannebek, ank. Sealham Harbour 3/5. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Hull 10/5. — Russ, Petersen, ank. Kjøbenhavn 10/5. — Vladimir Sawin, Wittenkamp, afg. Newcastle 8/5. til Miramichi. — Excellence Pleske, Bouterup, afg. Norfolk 30/4. til Aarhus. — Michail Ontehoukoff, Nielsen, ank. Aalborg 10/5. — Generalkonsul Pallisen, Folkenberg, afg. Norresundby 24/3. til Buenos Aires. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Newcastle 5/5. til Pozzuoli. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Miramichi 7/5. — Nawa, Dahl, afg. Newcastle 28/4. til Miramichi. — Freja, Harboe, afg. New York 2/5. til Pernambuco. — Rota, Christensen, afg. Port Glasgow 26/4. til Tylsee Road.

Det ostasiatiske Kompagni. Bandon ank. Middlesbro 2/5. udg. — Fionia pass. Gibraltar 8/5. udg. — Falstria afg. New York 11/5. udg. — Chumpon pass. Skagen 8/5. udg. — Panama afg. Panama 8/5. udg. — Jutlandia ank. St. Thomas 6/5. udg. — Tranquebar ank. Newcastle 14/4. udg. — Tonking ank. Genua 7/5. udg. — Bintaug ank. Kirkwall 10/5. hjemg. — Arabien afg. Shanghai 29/4. hjemg. — Magdala ank. Vladivostok 30/4. hjemg. — Samui afg. Colon 7/5. hjemg. — Pagan afg. Panama 4/5. hjemg. — Rhodesia ank. Kjøbenhavn 1/5. — Annam ank. Kjøbenhavn 29/4. — Siam ank. Kjøbenhavn 4/5. — Kina ank. Waltham Bay 8/5. hjemg. — Nathal afg. Sidney 2/5. hjemg. — Rubonia afg. Singapore 1/5. hjemg. — Indien ank. Colombo 5/5. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix ank. Kjøbenhavn 10/5.

Heimdal. Hølgæ, Vaaben Hansen, ank. Blyth 9/5. — Martha, Christensen, afg. Arzew 4/5. — Elina, Rathje, ank. Dundee 1/5. — Therese, Pedersen, afg. Glasgow 6/5. — Harriet, Larsen, ank. Tynen 10/5. — Dagnv, Trekkildsen, afg. Hartlepool 5/5. — Simone, Olesen, ank. Savona 10/5. — Jeanne, Olsen, ank. Hull 3/5. — Vera, Riso, afg. Hoyslam 10/5. — Daisy, Jørgensen, afg. Genua 10/5. — Anine, Hjorth, ank. Tynen 9/5. — Betty, Leth, ank. Kjøbenhavn 8/5.

Vesterhavet. Rigmor Uldall, ank. Blyth 9/5. — Johanne, Mikkelsen, ank. Stugsund 10/5. — Anna, Winslow, pass. Dungeness 9/5. for Barcelona. — Karla, Nielsen, ank. Gandia 9/5. — Bertha, Degn, afg. Stornoway 8/5. til Llanelly. — Polly, Mathiasen, afg. London 8/5. til Blyth. — Dagmar, Sørensen, pass. Helsingør 9/5. til Southampton. — Nexos, Iversen, afg. Ardrossan 7/5. til Siglufjord (Island). — Thyra, Lund, ank. Cartagena 8/5. — Stella, Schiff, pass. Dunnet Head 7/5. for Liverpool. — Gerda, Rasmussen, ank. Narvik 7/5. — Cito, Toft, afg. Narvik 7/5. til London. — Bodil, Nondal, pass. Førnæs 7/5. for Bandholm. — Yrsa, Larsen, pass. l'OUessant 7/5. for London. — Nancy, Pedersen, ank. Eshjerg 7/5. — Hebe, Brinch, ank. Newcastle 6/5. — Nora, Jensen, ank. Kjøbenhavn 6/5. — Ulla, Hansen, afg. Halmstad 6/5. til West Hartlepool. — Nordsoen, Nielsen, afg. Aarhus 6/5. til Hudiksvall. — Ellen, Hansen, pass. Dover 6/5. for Valencia. — Fylla, Thomsen, ank. Southampton 5/5. — Nerma, Madsen, ank. Hull 5/5. — Valborg, Jepsen, ank. Tarragona 5/5. — Inger, Skou, ank. Iviza 5/5. — Olga, Christensen, pass. l'OUessant 3/5. for Barcelona. — Marie, Nielsen, pass. l'OUessant 3/5. for Palermo. — Laura, Thøgersen, ank. Liverpool 3/5.

Dania. Mary, Clausen, pass. Ushant 30/4. for St. Vincent. — Ely, Sørensen, afg. Odense 11/5. til Methil. — Nelly, Clausen, ank. Rouen 9/5. — Lilly, Bang, ank. Trapani 6/5. — Alexy, Duhn, ank. Manchester 1/5. — Dagny, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 10/5.

Orion. Sirius afg. Baltimore 5/5. — Orion ank. Kirkwall 8/5.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. Baltimore 30/4. til Malmö. — Gulfaxe, Petersen, ank. New York 6/5. — Skinfaxe, Weichardt, afg. Baltimore 22/4. til Aarhus. — Rimfaxe, Peterson, ank. Methil 3/5.

Thurs. Peter Bom, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 5/5. — H. A. Hansen, Andreasen, ank. Fredericia 6/8. — Petrine Hansen, Hansen, ank. Aalborg 2/5.

Ere. Emanuel, Svane, ank. Aarhus 4/5. — Enigheden, Jensen, ank. Kalundborg 5/5. — Erindring, Nielsen, ank. Burntisland 9/5. — Energi, Jensen, ank. Aarhus 9/5.

Sejlskibe.

Svendborg. Fulvia, Petersen, ank. Anstruther 3/5. — Elise, Andreasen, ank. Leith 2/5. — Haabet, ank. Andreasen, ank. Leith 3/5. — Cornwall, Petersen, ank. Reykjavik 4/5. — Solon, Rasch, ank. Granton 4/5. — Ludvig, Braudt, ank. Langesund 5/5. — Agnes, Nielsen, ank. Langesund 5/5. — Britannia, Rasmussen, ank. Granton 9/5. — Martin Nissen, Jensen, ank. Leith 9/5. — Aktiv, Mouritzen, ank. Granton 9/5. — Ragnhild, Wilde, ank. Granton 8/5. — Delos, Andersen, ank. Thorsund 9/5. — Neptunus, Nielsen, ank. Leiths Red 9/5. — Standard, Rasmussen, ank. Llanelly 11/5.

Ere. Africa, Friis, ank. West Hartlepool 3/5. — Abba, Hansen, ank. Lysekil 4/5. — Catrine, Boye, ank. Leith 4/5. — Salus, Andersen, ank. Troon 4/5. — Atlantic, Rasmussen, ank. Frederiksstad 5/5. — Annos Minde, Friis, afg. Kjøbenhavn 4/5. til Odense. — Valkyrien, Hansen, ank. Leiths Red 4/5. — N. Hansen, Hansen, ank. Brevik 5/5. — Adjutor, Kock, ank. Vølle 5/5. — Albertine, Madsen, ank. Aalborg 5/5. — Laura, Jensen, ank. Göteborg 6/5. — Advance, Bager, ank. Trawemünde 6/5. — Christian, Fabricius, ank. Trawemünde 6/5. — Bien, Petersen, ank. Aalborg 6/5. — Svip, Jensen, ank. Aalborg 6/5. — Haabet, Rise, ank. Aalborg 6/5. — Signe, Hansen, ank. Aalborg 6/5. — Niels, Rasmussen, ank. Fowey 6/5. — Freden, Christensen, ank. Leiths Red 6/5. — Harris, Harris, ank. Sarpsborg 5/5. — Heimdal, Staugaard, afg. Odense 6/5. til Göteborg. — Spica, Boye, afg. Kjøbenhavn 6/5. til Horsens. — Proven, Schmidt, afg. Ayr 5/5. til Canada. — Acacia, Jensen, ank. Thisted 6/5. — Alf, Hansen, ank. Horsens 6/5. — Svalen, Rosenheck, ank. Fowey 6/5. — M. Hay, Petersen, ank. Brevik 7/5. — Salvador, Sand, ank. Göteborg 7/5. — Haabet, Petersen, ank. Pontrioux 7/5. — Enigheden, Jensen, afg. Kjøbenhavn 6/5. til Karrebæksminde. — Nanna, Østermann, ank. Mandal 8/5. — Amor, Hansen, er afg. Ayr til Quimper. — Heimdal, Staugaard, ank. Göteborg 9/5. — Caroline, Kock, ank. Cadiz 9/5. — M. Hay, Petersen, ank. Rudkjøbing 8/5. — Duon, Hay, ank. Hammerhavn 8/5. — Minde, Rasmussen, ank. Swinemünde 9/5. — Dana, Friis, ank. Aalborg 9/5. — Neptun, Skals, ank. Helsingør 9/5. — Kirstine, Rasmussen, ank. Leith 8/5. — Eriek, Andersen, ank. Dysart 8/5. — Ceres, Bager, ank. Leith 8/5. — Hertha, Krull, pass. Oessant 9/5. — Idun, Rasmussen, ank. Nykjøbing F. 9/5. — Maor, ank. Warnemünde 9/5.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart — Kjøbenhavn, den 13. Maj 1915. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsheretning for 1914. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfaren. — Skibsefterretninger.

Nordisk Skibsfederforening.

Den årlige Generalforsamling afholdes paa Grand Hotel i Stockholm Fredag den 2den Juli førstkommande Kl. 2/4, Eftermiddag.

(H. O. 991)

Bestyrelsen.

LANDMANDSBANKEN

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

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

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. 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. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

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



BRASSO
FLYDENDE
METAL
PUDSE-EXTRAKT.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedør.

Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{R/S}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer et.

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

Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —

— Telefon 210. — Statstelefon 1. —

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.
J. Bindslev, Vesteraagade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec: Skibsarbejde.

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.

Dam & Svensson, Skeppsmåklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshavn. 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.

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søager).

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Forlang

overalt



CHRISTIAN THEIL

Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til D. F. O. S.

Bjorch-Jensen & Co.

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

Maskinskrivning

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

Husk

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 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.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Markristensen

Mejeriet

Pasteur

Odense,
Danmark.

Oliemalerier

af Damp- eller Sejlskibe. I kunstnerisk
og korrekt Udførelse under Garanti af
fuldstændig Lighed, ogsaa efter Foto-
graf- eller Prospektkort i hver Situation,
som ønskes. Pris for Form. 75 & 51 cm
uden Ramme 30 Kr. 60 & 40 cm 10 Kr.
Mange smukke Referencer. Betaling efter
Overenskomst.

Jul. Gregersen, Marthemer
Flensborg, Kongegade 17.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,
Chr. Schjørbacke Eftf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonvæk
Telegr.-Adr.: Berg-Larsen. Telf. 120



Forlang altid
Otto Mönsted's
OMA
Plantemargarine

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. 76 Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahytakakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspill og Motorlossespill. Telf. 76

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.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“. 5—100
Billig Drift — Solid — Driftssikker. HK

A/s „VØLUND“.
Blegdamsvej 32. København N.

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 Ulandet 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 l.r. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre.			
Auden Side	— 25 —			
De øvrige Sider	— 20 —			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	20 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.
sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Udgivet af e: 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.

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværksarbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved Henvendelse til

Entreprenør **F. HINRICHSEN,**
Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,
telef.: 6817 Grønningen Nr. 1 — København. Eksportlanger i Frihavnen. 6818

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 samt og Patent Mønnie 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 8031. Telegramadr.: „RAKET“, København. 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.

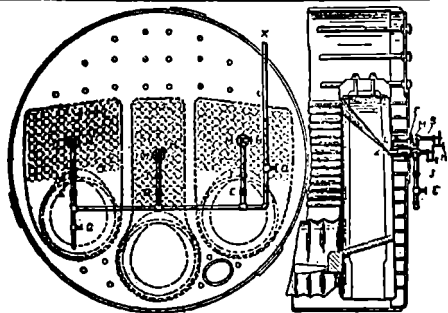
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 20.

Kjøbenhavn, Torsdag den 20. Maj 1918.

22. 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 Røgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde 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 Nyttetvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER.
1403 — 1406
3063 — 3073

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
Petrograd. 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.: i Palle
= 40 Kr. =
meget fint regulerende
Stort Lager af
Stue-, Lomme- og Skibsuhr.
Forlang Katalog.
Palle Sørensens Eftf.
Sølvstovet 4. Telf. Øbro 1618 y.

Adr.:
Toldbod-
vej 7, Moz.
Compositioner
Jærn-, Staal- og Trækblæsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

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

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
• • Leverandør til Statsbanerne • •
Telefon
8601

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 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 Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skræksler 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 Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

Vilhelm A. Bang, *

Vesterbrug 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

Telegramadresse

C. Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Bådebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Fagel henkomende
Reel og billig Befjening garanteres.

Remingtons

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

Slagterforretningen
„JOMSBORG“
AARHUS, vis à vis Rullebroen.
Alt Kød og Delikatessevarer til
Skibsproviantering.
Hurtig og reel Befjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

BRASSO
FLYDENDE
METAL
PUDSE-EXTRAKT.

Brix-Hansen & Co.
København.
Dampskibsbefragtning.
Tlg. Adr.: Telefon: 3224.
Tonnage. Telefon: 3244.

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

TIVOLI

Sommersæson fra 8de Maj til 12te
Septbr. 1915.

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. Festarran-
gementer med Dans og
Konfetti. Talrige Forly-
stelser, Karuseller, Rutsch-
baner, Skydebaner, Bold-
spil o. s. v.

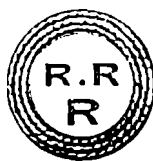
Entré: 50 Øre for Voksene,
25 Øre for Børn.

Abonnementskort: 12 Kr.
for en Voksen, 6 Kr. for
et Barn (under 12 Aar).

Anden Inspektør.

Et herværende Rederi sø-
ger en saadan. En teknisk
uddannet Mand med Søfart
og nogen Kontorerfaring vil
blive foretrukket. Billet nrk.
„Anden Inspektør 4655“ med
Oplysninger og Lønfordring
modtager Sylvæster Hvide Bu-
reau, Nygade 7.

Randers Rebslaaeri



Hamp- og Staaltrædstougværks-Fabrik
Randers
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.
Jærn- og Staaltouge
til Skibsbrug og Elevatorer.

C. K. HANSEN.

KØBENHAVN.

.: DAMPSKIBSRHEDER.:.

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.
BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet „DANNEBROG“,
Dampskibsselskabet „NEPTUN“ og
Dampskibsselskabet „AF 1896“.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse
af Mr. Thomas Wallens Bog „Know your own ship“.
Faaes i København fra de nautiske Forænings Lokaler og hos Blankvæstners Eftf.,
Mr. William Jensen, Toldbodvej.
Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekepl.

Telefoner
92 88
102 88

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
„Bunker-
depot“.

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT
Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat
ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver
autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.
ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

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 477. Nattefon 427. — Post Box 14

Wiese & Co.,

Lissabon.

Skibsmæglere & Saltexportører.

Bunker Kul.

Billigste Priser.

(Største flydende Kullager).

Telegram-Adr.: Wieseoo. (H. O. 205).

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

Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

udbetaler intet Udbytte for Aaret 1914.

Kjøbenhavn, April 1915.

Bestyrelsen.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.

Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.

Telefon 97.

Telegramadr.: „Neptun“.

Kjøbenhavn, den 20. Maj 1915.

Fra Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk har vi modtaget følgende:

Efterat et i Begyndelsen af Februar Maaned d. A. af Sejlskibsredere til Regeringen indsendt Andragende om dennes Medvirkning og Støtte til Tilvejebringelse af en ekstraordinær Forsikring af Sejlskibsbesætninger — udover Forsikring i Henhold til Loven af 1. April 1905 — i Ulykkestilfælde hidrørende fra de nuværende Krigsforhold er imødekommet af Lovgivningsmagten gennem Vedtagelsen i Rigsdagen af midlertidig Lov af 23. April 1915 om Ændring i Lov af 1. April 1905 om Søfolks Ulykkesforsikring, har Foreningen paa den ordinære Generalforsamling den 12. ds. med Indenrigsministeriets Billigelse vedtaget et midlertidigt Tillæg til dens Love. I Følge dette Tillæg har Foreningen, hvis Policier i Følge det derom i August Maaned f. A. udsendte Cirkulære med de i Loven af 1905 fastsatte Erstatninger dækker Ulykkestilfælde hidrørende fra Krigen, for Besætninger paa alle i Sejlskibsafdelingen indmeldte Skibe med tilbagevirkende Kraft fra den 23. April d. A. overtaget det som Følge af de forhøjede Erstatninger forøgede Ansvar, for hvilket der med Ministeriets Godkendelse er fastsat følgende Regler:

1) Ved Dødstilfælde forhøjes Beløbet for Efterladte, der er fuldt erstatningsberettigede efter Lovens § 19, fra den i samme fastsatte Sum, Kr. 2,800.

a. for Førere og Styrmand (herunder de i Lov om Søneringen af 25. Marts 1892, § 3, sidste Stykke, nævnte Styrmand) til Kr. 5,000 og

b. for de øvrige til Besætningen hørende Personer til Kr. 4,000.

Efterladte, der af Arbejderforsikrings-Raadet kendes berettiget til delvis Erstatning efter Lovens § 20, erholder et til forannævnte Forhøjelser proportionsvis svarende Tillæg til den lovmæssige Erstatning.

2) I Invaliditetstilfælde forhøjes for alle til Besætningen hørende Personer den af Arbejderforsikrings-Raadet i Medfør af Lovens § 18 i hvert enkelt Tilfælde tilkendte Sum med et Tillæg beregnet efter Forholdet 4.200:5.000.

Til de Erstatninger, som Foreningen maatte udrede i Overensstemmelse hermed, bidrager Staten med Halvdelen.

Den af Rederne midlertidigt oprettede gensidige Forsikringsforening »Krigsforsikringen for Sejlskibsbesætninger« er som Følge af foranstaaende og i Henhold til Beslutning paa en den 12. ds. afholdt Generalforsamling opløst fra den 23. April d. A. at regne.

Damperen »Martha« torpederet. Dampskibsselskabet Heimdal har modtaget følgende Telegram fra Kaptajnen paa dets Damper »Martha«: »Martha« sænket af Undervandsbaad 2 Sm. udfor Aberdeen. Hele Besætningen landsat i Aberdeen, ingen saaret.

Damperen »Martha« var paa Rejse fra Algier til Leith med en Ladning Spartogræs. For at undgaa Angreb i den engelske Kanal havde den faaet Ordre til at følge Kursen Vest for Irland gennem Pentland Firth. Skibet fik ingen Advarsel; det sank i Løbet af 15 Minutter. Af Hensyn til Muligheden for et Angreb havde Kaptajnen ladet Baadene svinge ud i Forvejen, saa at det kun tog faa Minutter at sætte dem i Vandet.

Dampskibsselskabet Urania. I Slutningen af denne Maaned vil der i Dampskibsselskabet Urania blive afholdt en ekstraordinær Generalforsamling, paa hvilken der vil blive taget Beslutning om Selskabets Likvidation.

I Løbet af de sidste fire Maaneder har Selskabet solgt samtlige sine Skibe for en Sum af c. 1,720.000 Kr., hvilket

omtrent svarer til Skibenes Indkøbsværdi. Den enestaaende Fragtkonjunktur har jo bragt Skibspriserne umaadelig i Vejret, og alene denne Konjunktur, som Bestyrelsen for Selskabet klogt har benyttet, fører nu til, at Aktionærerne redder største Delen af Aktiekapitalen, en Mulighed, som man blot for godt et halvt Aar siden, da Aktierne var nede i 10, vilde have forsvoret.

Forleden Dag noteredes Aktierne i 80.

Damperen »Lilian Drost« sunket. Firmaet Flindt, Drost & Co. har den 13. ds. modtaget Telegram fra Kaptajnen paa Damperen »Lilian Drost« om, at Damperen er sunket i Nordsøen efter at være stødt paa en Mine. Besætningen, der gik i Baadene, reddedes efter at have drevet om i 24 Timer af en hollandsk Fiskersmakke, der landsatte den i Ymuiden.

»Lilian Drost« var 1,256 Reg.-Tons og bygget i 1892.

Legat til Minde om Formand i Kjøbenhavns Skipperforening. Kaptajn A. V. Knudsen, Bestyrelsen for Kjøbenhavns Skipperforening har haft den Glæde fra en Ven af afkløde Kaptajn A. V. Knudsen, som ønsker at være unævnt, at modtage et Beløb af 15,000 Kroner til Oprettelsen af et Legat, der skal bære Navnet »Legat til Minde om Formand i Kjøbenhavns Skipperforening Kaptajn A. V. Knudsen«.

Dødsfald. En paa Thuro og i vide Skibsfartskredse meget anset og afholdt Mand, fhv. Skibbygmester N. P. Petersen, er den 10. ds. pludselig afgaaet ved Døden. Afdøde har i Aarenes Løb bygget en Mængde Skibe paa Thuro, men havde for et Aarstid siden afstaaet sin omfattende Virksomhed til sine to Sønner. Han var Ekspert for Bureau Veritas og har beklædt mange Tillidposter i det offentlige Liv.

Barkskibet »Ceres« rapporteret. Forener af 3/m. Skonnert »Nauta« af Marstal, indkommen til Kjøbenhavn den 15. ds. meddelede at have passeret den 8. ds. paa 58° 42' N. Br. 4° 32' Ø. Lgd. Den grønlandske Handels Barkskib »Ceres« af Kjøbenhavn, Signalgøstaver (N. G. J. W.) liggende VNV. over; ønskende sig rapporteret. Alt vel om Bord. Vinden nordlig stormende Kuling med høj Sø.

Havneaan. Nakskov, 15. Maj. Ministeriet for offentlige Arbejder har givet Nakskov Havn Tilladelse til at optage et Laan paa 1 Mill. Kr. til Havnearbejder samt til Uddybningsarbejder i Fjorden (det lige Løb).

(Ritz. Bur.)

Skibsfarten paa Archangelsk. I Følge Telegram til Udenrigsministeriet fra Konsulatet i Archangelsk er der megen Is ved Orlov og svære Ismasser i Hvide Havets Hals.

»Lusitania«s Undergang. London, den 12. Maj. De Forenede Staters Ambassadør meddelede, at 139 Amerikanere er omkommen ved »Lusitania«s Undergang og bekræfter, at Skibet er borte i Sænk uden Varsel paa 60 Favne Vand. Skibet forsvandt i Løbet af 18 Minutter.

(Ritz. Bur.)

Isforholdene ved Island. Den 17. Maj er Isforholdene uforandrede ved Siglufjord: Grimso er blokeret, men Ruten mod Øst farbar. Salfangere beretter, at der ved Jan Mayen er mindre Is end sædvanlig. Fra Kap Nord til Siglufjord er der megen Is.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1914.

(Fortsat.)

Beskatning af Rederi-Aktieselskaber.

Landsoverskatteraadet har i Skrivelse af 17. Juli 1914 anmodet Repræsentationen om en Udtalelse om, hvad der efter dens Mening skal forstaas ved »Bruttoindtægt«, forsaavidt angaar Selskaber, der driver Rederi-Virksomhed og overhovedet udenfor Handelsforhold.

Denne Skrivelse har Repræsentationen besvaret saaledes:

»Ved Skrivelse af 17. Juli d. A. har Landsoverskatteraadet oplyst, at forskellige her i Landet hjemmehørende Aktieselskaber har besværet sig over, at der ikke ved Ansættelsen af deres skattepligtige Indtægt i Overensstemmelse med Reglen i § 8, 5. Stk., sidste Punktum i Lov Nr. 144 af 8. Juni 1912 om Indkomst og Formueskat til Staten er sket Fradrag for en til Bruttoindtægten fra Udlandet forholdsvis svarende Del af den for Selskaberne beregnede Nettoindtægt.

Landsoverskatteraadet har i denne Anledning anmodet Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart om en Udtalelse om, hvad der, for saa vidt angaar Selskaber, der driver Rederivirksomhed, og overhovedet udenfor Handelsforhold, skal forstaas ved Bruttoindtægt.

Samtidig har Landsoverskatteraadet henledet Opmærksomheden paa, at der ved den kgl. Landsover- samt Hof- og Stadsrets Dom af 30. Oktober 1911 og ved Højesterets Dom af 2. December 1912 i Sagen: Det Østasiatiske Kompagni mod Kjøbenhavns Magistrat, er statueret, at Bruttoindtægten af Selskabets Handel er ensbetydende med Handelens Bruttoavance, d. v. s. hvad der er indgaaet ved Salg af Handelsvarer efter Fradrag af Indkøbssummerne, samt de specielle til hver enkelt Handelsforretning knyttede Udgifter, som Told, Fragt og Assurance.

I denne Anledning skal Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart — idet den alene skal beskæftige sig med Selskaber, der driver Rederivirksomhed — om det rejste Spørgsmaal gøre følgende Bemærkninger:

Skattemyndighederne har, saavidt Repræsentationen bekendt, hidtil ved Bruttoindtægten i denne Sammenbæng forstaaet det samme, som ved det i Lovens § 4 benyttede Udtryk »samlet Aarsindtægt«.

For en ren umiddelbar Betragtning er dette ogsaa det naturligeste, og herom er der, saavidt Fællesrepræsentationen bekendt, Enighed iblandt alle Rederier.

Af den Sammenbæng, hvori Forespørgslen af Landsoverskatteraadet er rejst, fremgaar det imidlertid formentlig, at det Spørgsmaal vil kunne rejses, hvorvidt der ikke kan drages Analogier mellem et Rederi og et Handelselskab, for hvilket Højesteret nærmere har afgjort, hvad der i den omhandlede

Sammenbæng skal forstaas ved Begrebet Bruttoindtægt.

Til at begynde med skal Repræsentationen udtale, at det forekommer den, at der er en saa principiel Forskel paa et Handelselskab og et Rederi, at der ikke kan og ikke bør drages nogen Analogi. Ved et Handelselskabs Virksomhed er der Tale om Køb og Salg af en bestemt Vare, og Bruttoavancen paa denne Omsætning kan ikke alene afgøres ganske nøjagtigt, men ogsaa foretages forholdsvis let. — I et Transportselskab drejer det sig slet ikke om Køb og Salg, men om Besørgelse af en Transport af en Vare i et Rum i Transportselskabets Eje. Saafremt Transporten foregik paa den Maade, at Transportmidlet købtes og solgtes sammen med den Ladning, hvis Ejer har benyttet Transportmidlet, vilde man maaske have været i Stand til at drage Analogier; men saaledes er Forholdet jo slet ikke.

En umiddelbar Analogisering kan saaledes slet ikke finde Sted: men der rejser sig ikke desto mindre det Spørgsmaal, om det vilde være muligt for Rederivirksomheden paa en eller anden Maade at konstruere et Begreb, der i nogen Grad svarede til det, der for Handelens Vedkommende er benævnt »Bruttoavance«.

Repræsentationen er ikke bekendt med alt, hvad der kan have motiveret Lovens Regler, og kan derfor ikke med Sikkerhed godtgøre, hvad der har bevirket, at man i Lovens § 8, 5. Stykke, sidste Punktum, har ønsket at anvende Bruttoindtægterne til Fastsættelsen af det Forholdstal, hvorefter Nettoindtægten deles. Det Beløb, der rettelig bør beskattes, er jo Nettoindtægterne. Man kan derfor kun tænke sig, at den foreskrevne Maade er valgt, fordi man har erkendt det praktisk umulige i at bestemme de to Slags Nettoindtægter paa almindelig Maade: ved fra Bruttoindtægterne at fradrage alle Omkostninger.

(Fortsættes.)

„Lusitania“.

Efter »Norges Handels- og Søfartstidende« gengiver vi nedenstaaende interessante Artikel af Direktør i Det norske Veritas J. Bruhn.

Det er et af Verdens berømteste Skibe. Tyskerne nu har sendt til Havets Bund. Blandt det almindelige Publikum var det — særlig i sine første Aar — mest kendt paa Grund af sin Størrelse, der den Gang ikke blev overtruffen af noget andet Skib. Blandt Skibsteknikere var det nærmest berømt, fordi det ikke var større end det var, naar Hensyn tages til dets Præstationer.

At »Lusitania« og dets Søsterskib »Mauritania« blev bygget, skyldes alene et Ønske fra engelsk Side om at vise Verden eftertrykkelig, at man i England kunde bygge Skibe, der kunde gøre Rejsen over Atlanterhavet hurtigere end noget tysk Skib. Cunardselskabet havde ofte tidligere været i Besiddelse af »the blue ribbon of the Atlantic« og holdt det i Begyndelsen af Aarene 1890 ved »Lucania« og »Campania«. Disse Skibes Rekorder blev imidlertid Gang paa Gang slaaet af de tyske Dampere, særlig af »Deutschland«. Det blev i Virkeligheden denne Dampers Præstationer det gjaldt om at slaa. Da man var klar over, at et Skib: der skulde være solidt og have betydelig større Fart end »Deutschland«, ikke vilde blive noget økonomisk godt Foretagende, og da Bygningen af et saadant Skib blev anset som noget af en national Æres-

(Fortsættes efter »Efferr. for Søfar.«.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 634. Sardinien N.-Kyst.** Terranova Bugt. Figarello. Fyr tændt.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 122/285. Genova 1915.)
Paa SE.-Pynten af den lille Ø Figarello paa N.-Siden af Bugten er tændt et hvidt Lyfyr, der viser Et-Lyn hver 5 s., Lyn 0,5 s., Mørke 4,5 s., c. 40° 58' N. 9° 38' E.
- 635. Italien W.-Kyst.** Neapel Bugt. Campanella. Fyr forandret.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 129/299. Genova 1915.)
Fyret paa Campanella Pynt viser nu hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10 s., 40° 34' 07" N. 14° 19' 36" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/106. København 1915.)
- 636. Italien S.-Kyst.** Taranto. Besejling.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 124/289. Genova 1915.)
Af militære Hensyn maa intet Skib komme ind paa Søterritoriet paa Strækningen fra Torre dell'Ovo til Mundingen af Basento Floden mellem Solnedgang og Solopgang. Mellem Solopgang og Solnedgang maa intet Skib komme Kysten mellem Meridianerne gennem Torre dell'Ovo og Torre S. Vito nærmere end 6 Sm og ikke overskride Linien fra E.-Enden af Oen S. Pietro til Mundingen af Basento Floden.
Torre dell'Ovo: 40° 18' N. 17° 30' E. Basento Floden: 40° 20½' N. 16° 49½' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/157. København 1915.)
- 637. Italien S.-Kyst.** Taranto. Kap S. Vito. Fyr midlertidig slukket.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 124/290. Genova 1915.)
Paa Grund af Eftersyn er Fyret paa Kap S. Vito midlertidig slukket. 40° 24' 38" N. 17° 12' 20" E.
- 638. Italien E.-Kyst.** Brindisi. Kap Gallo. Punta Penna. Fyr midlertidig slukket.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 124/291. Genova 1915.)
Paa Grund af Eftersyn er Fyret paa Punta Penna Pynten midlertidig slukket. 40° 40' 59" N. 17° 56' 18" E.
- 639. Italien E.-Kyst.** Ancona. Paabud.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 129/301. Genova 1915.)
Paa Grund af Arbejder er det farligt at løbe ind i Havnen. Skibe, som ønsker at løbe ind, bør holde sig i over 15 m Vand og stoppe 4 Sm N. for Semaforen, hvor de maa afvente Tilladelse pr. Semaforsignaler til at løbe ind. Semaforen: 43° 37½' N. 13° 31' E.
- 640. Italien E.-Kyst.** Porto-canalò di Faano. Fyr slukket.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 129/302. Genova 1915.)
Det grønne, faste Fyr paa det gamle W.-Molehoved er slukket. 43° 51' 09" N. 13° 01' 04" E.
Ved Forlængelsesarbejderne ved Indløbet brænder et grønt, fast Fyr paa Styrbords Side og et rødt, fast Fyr paa Bagbords Side, naar man er for Indgaaende.
- 641. Italien E.-Kyst.** Venedig Bugt. Besejling.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 123/288. Genova 1915.)
Skibe, som kommer fra Søen, og som vil løbe ind i Bugten i Tiden fra Solopgang til Solnedgang, skal stoppe 12 Sm E. for Semaforen paa Lodstaarnet paa 45° 21' N. 13° 19¾' E., og der tilkalde Lods.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/106. København 1915.)
- 642. Italien E.-Kyst.** Falconera. Fyr forandret.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 129/300. Genova 1915.)
Det røde, faste Fyr paa Stranden paa venstre Side af Indløbet er forandret til et rødt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 5 s., Blink 1 s.; Mørke 4 s. Synsvidde: 6 Sm. I øvrigt uforandret. 45° 37' 04" N. 12° 54' 36" 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 Dampskibstillsynsloven hørende Stribe og Fantøjer.

„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 *italienske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *italienske* Lys 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.*

616. Advarsel til Handelsskibe.

Marineministeriets Advarsel i „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 24/1020 af 16de September 1914 mod at sejle med blændede Lanterner eller uden Lanterner i Farvande, i hvilke de krigsførende Orlogsskibe kan formodes at opholde sig, indskærpes, og det tilraades altid at fore Nationsflaget saavel ved Nat som ved Dag, og om Natten at holde Flaget og Nationalitetsmærkerne paa Skibssiden saa godt belyst, at det er muligt at skelne Flag og Mærker.

I. Østersøen.

- 616. Østersøen.** Møens-Klint ESE. Vrag.
Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Malmö* er en Galease sunket c. 10 Sm ESE. for *Møens-Klint*.
Møens-Klint: c. 54° 58' N. 12° 30' E.
- 617. Danmark.** Hestehoved. Fyr forandret.
Lysvinkel Nr. 1, der viser grønt, fast Lys, i *Hestehoved* Fyr, er drejet c. 5° Øst over og samtidig er Vinklen gjort c. 1° større, saaledes at Fyret nu viser:
1. grønt, fast Lys i Pejlinger fra c. 230° til c. 247°.
2. hvidt To-Blink i — — — c. 247° — 269°.
Lysvinklerne 3, 4 og 5 er uforandrede. 54° 50' 02" N. 12° 10' 08" E.
(Kort Nr. 157, 228 og 256. Danske Lods Side 428. Fyr-Port. Nr. 384.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/548. København 1915.)
- 618. Sverrig.** Bottniske Bugt. Gävle. Granskär SW. Karantæneplads.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 19/294. Stockholm 1915.)
Fra 15de Maj 1915 til 15de Maj 1916 er der SW. for *Granskär* oprettet en Observationsplads for Skibe, som kommer fra kolerasmittet Sted. Observationspladsen ligger inden for Firkanten A, B, C og D.
A ligger paa 64° 42' 38" N. 17° 16' 58" E.
B — — — 64° 43' 00" N. 17° 17' 45" E.
C — — — 64° 42' 50" N. 17° 18' 06" E.
D — — — 64° 42' 24" N. 17° 17' 35" E.
Punkterne A, B, C og D er afmærkede med gule Tønder.

I følge Telegram fra Lodslojtanten i *Umeå* er *Sydostbroten* Fyrskib atter udlagt.
630 18° 45" N. 20° 10' 40" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/575. København 1915.)

621. Tyskland. Olerbank. Vragtønde inddraget.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 27/817. Berlin 1915.)
Det tilsludede Vrag paa c. 54° 14½' N. 14° 28' E. er forgæves eftersøgt, og Vragtønden er inddraget.
(Kort Nr. 160.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/13. København 1915.)

622. Tyskland. Oder. Damanselor Strom. Ihna. Lystønde atter udlagt.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 27/818. Berlin 1915.)
Ihna Lystønde er atter udlagt. c. 53° 32' N. 14° 38' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/243. København 1915.)

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

623. Sverrig. Sundet. Skanör. Fyr tændt.
(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 19/298. Stockholm 1915.)
Skanör Fyr holdes tændt indtil videre. 55° 24' 57" N. 12° 49' 41" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/580. København 1915.)

624. Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Marsdal. Vene-Grund. Sømærke udlægges.
I den nærmeste Fremtid vil der blive udlagt en Vager med rød Stæge og 2 opad-
vendte Koste SE. for *Vene-Grund*. c. 54° 52' (35") N. 10° 34' (20") E.
(Kort Nr. 157. 221. 238. 241. 243 og 251. Danske Lods Side 605. Søm.-Fort. Side 67.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

625. Rusland. Hvide Hav. Vøprøskoi Pynt. Fyrs Beliggenhed.
(„Notice to Mariners“ Nr. 403. London 1915.)
Fyret paa *Vøprøskoi Pynt* vises fra Baaken, som staar c. ¾ Sm NE. for den i *eny*. Kort Nr. 2273 og 2278 viste Plads. c. 65° 36½' N. 39° 53½' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/245. København 1915.)

626. Tyskland. Helgølands Bugt. Advarsel til Fiskerskibe.
Paa given Foranledning advares Fiskerfartøjer paa det bestemtteste mod at fiske i *Helgølands Bugten* sønden for 55° N. Br. I øvrigt henvises til „E. f. S.“ Nr. 2/53 og 8/183 for 1915.

627. England. Tyne. Signaler og Trafikbestemmelser.
(„Notice to Mariners“ Nr. 408. London 1915.)
Paa Grund af Bomsperingen af *Tyne* Floden er der truffet følgende Bestem-
melser, som forbliver i Kraft indtil videre.
Naar Bomsperingen er aaben for Trafikken vises to sorte Balloner (den ene
over den anden) eller to hvide Lanterner (den ene over den anden) om Bord paa *Satellite*
og 1) for indgaende Skibe ved Fyret paa Enden af den N.-lige Arm af Bolgebyrøden;
2) for udgaende Skibe, ved *Dunstan Stathes*, *Ballast Hill* og paa *Tyne Dock West*
Drum Head.

Er Signalerne ikke viste, er Bomsperingen lukket for Trafikken.

har passeret *Hay Hole Point* skal de regulere deres Fart saaledes, at de er mindst 185 m
(200 yards) fra deres medgaende Kommand, indtil Bomlinien er passeret.
Imellem *Hay Hole Point* og Pierhovederne er det forbudt at forsøge paa at ind-
hente og passere medgaende Skibe.

Naar Bomlinien passerer, skal Skibene holde en Midtlobs Kurs, for saa vidt
Navigeringens Sikkerhed tillader det. Skibe med et Dybgaende af 7,6 m og derover
skal stoppe Maskinen, naar Bomlinien passerer omkring Lørvandsstøder.

Ind- og udgaende Skibe maa ikke samtidig passere Bomlinen. Skibe, som
gaar mod Strømmen, skal regulere deres Fart saaledes, at de Skibe, som gaar med
Strømmen, først passer Hindringen.

Tyne Floden: c. 55° 01' N. 1° 25' W.

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

628. England. Milford Haven. St. Anns Head. Taagesignal atter normalt.
(„Notice to Mariners“ Nr. 402. London 1915.)
Taagesignalet fra *St. Anns Head* er atter paalideligt. 51° 40¾' N. 5° 10½' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/313. København 1915.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

629. Island N.-Kyst. Siglufjorðr-Havn. Fyr atter i Orden.
Siglufjorðr-Havn Vinkelfyr er atter i Orden. 66° 09' (25") N. 18° 52' (30") W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/74. København 1915.)

630. Afrika. Nigeria. Bonny Floden. Mindre Dybde.
(„Notice to Mariners“ Nr. 392. London 1915.)
Tæt NE. for *Bonny River Bar Middle* Tønde er Dybden kun 4,5 m. c. 4° 18½'
N. 7° 04½' E.

631. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Fire Island Fyrskib. Fyr forandres.
(„Notice to Mariners“ Nr. 17/1085. Washington 1915.)
Omtrent den 20de Oktober 1915 forandres *Fire Island* Fyrskib til at vise 1 hvidt
Lys med En-Formærkelser hver 30 s., Lys 25 s., Mørke 5 s., i Skedet for 2 hvide, faste
Lys. Flammens Højde: 17 m. Kommer Fyret i Jorden, vises 1 hvidt, fast Lys med en
Flammehøjde af 15 m. 40° 28' 40" N. 73° 11' 26" W.

632. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Potomac Floden. Vrag afmørket.
(„Notice to Mariners“ Nr. 16/1010. Washington 1915.)
Skonnerten *Mary S. Ewing* er sunket c. 3¾ Sm S. ¾ W. for *Point Lookout* Fyr.
Masterne er over Vandet, over Skroget er Dybden c. 7 m. En Vragtønde, der viser hvidt
Lys med En-Formærkelser er udlagt i c. 13 m Vand c. 90 m E. for Vraget. 37° 58' 31"
N. 76° 20' 06" W.

633. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Pamlico Floden. Bath (rødk. Fyr tændt).
(„Notice to Mariners“ Nr. 17/1088. Washington 1915.)
Paa en Baake i c. 2 m Vand paa Kanten af Grunden paa W.-Siden af Indløbet
til *Bath Creek* er tændt et hvidt, fast Fyr. 35° 27' 07" N. 76° 49' 15" W.

Uddrag af Notices to Mariners.

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

No. 354. Africa, East Coast. Kilwa Kivinje approach—Existence of a shoal; Buoys withdrawn. 1. Existence of a shoal: Position. At a distance of $5\frac{1}{10}$ miles, 257° (S. 84° W. Mag.) from Fanjove island Lighthouse. Lat. $8^{\circ} 35\frac{1}{4}'$ S., long. $39^{\circ} 29\frac{1}{4}'$ E. Depth, 5 fathoms, coral.
2. Buoys withdrawn: (a) Position. At the north-western end of Poasi reef. Lat. $8^{\circ} 29\frac{1}{4}'$ S., long. $39^{\circ} 24'$ E. Description. A black conical buoy numbered 70. (b) Position. Near the north-western end of Maehangf reef. Lat. $8^{\circ} 24\frac{1}{2}'$ S., long. $39^{\circ} 26\frac{1}{2}'$ E. Description. A black conical buoy numbered 60. Variation. 7° W. (Notice No. 354 of 1915, dated 26th April.)

Charts affected. No. 1082, Channels between Ras Tikwiri and Mafia island. No. 662, Kilwa point to Zanzibar channel. No. 597, Delingon bay to Cape Guardafui. Publication. Africa Pilot, Part III, 1905, pages 351, 354.

No. 357. China, East Coast—Kyau Chau Bay Approach. Tai kung tau—Amended position of wreck southward of. Former Notice. No. 91 of 1915. Position. At a distance of about one mile south-eastward from the position shown on the charts, and $7\frac{1}{10}$ miles, 178° (S. 2° W. Mag.) from Tai kung tau Lighthouse. Lat. $35^{\circ} 50\frac{1}{2}'$ N., long. $120^{\circ} 30'$ E. Description. The wreck of H. L. J. M. S. Takachibo. Variation. 4° W. (Notice No. 357 of 1915, dated 27th April.)

Charts affected. No. 1255, Kyau chau bay to Lai chau bay. No. 3480, Shantung promontory to Nagasaki. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 411.

No. 358. Japan—Sakisima Islands, Raleigh rock—Amended position. Position. At a distance of about one mile south-westward from the position shown on the charts. Lat. $25^{\circ} 54'$ N., long. $124^{\circ} 33\frac{1}{2}'$ E., on chart No. 2412. Remarks. The note on the charts regarding the position of this rock is to be expunged. (Notice No. 358 of 1915, dated 27th April.)

Charts affected. No. 2412, Amoy to Nagasaki. No. 1262, Hongkong to Gulf of Lian-tung. No. 1263, China sea. No. 781, Pacific, north-west sheet. Publication. Japan Pilot, 1914, page 50.

sag, blev det bestemt, at Cunardselskabet skulde lade Skibet bygge, men den engelske Regering skulde forstrække Selskabet med Penge mod en nominal Rente og skulde desuden yde et større årligt Bidrag som Vedertag for Postbefordring og for at Skibene skulde kunne stilles til Flaadens Disposition i Tilfælde af Krig.

Paa Grund af de særlige Omstændigheder blev Kontrakten med Skibbyggerne af en noget usædvanlig Form, idet disse i Realiteten kun paatog sig at bygge et Skib, der skulde kunne forbedre »Deutschland«s Præstationer saa meget som mulig, uden at Skibets Dybgaende blev større end $32' 6''$ (senere forøget til $35' 0''$). Prisen for Skibene skulde være, hvad det kostede at bygge dem plus en rimelig Procent som Fortjeneste til Værftet. Der var saaledes al Anledning for alle til at anstrænge sig til det yderste for at præstere det bedst mulige. Cunardselskabet kom snart paa det rene med, at paa Basis af dets tidligere hurtige Baade »Lucania« og »Campania« lod det sig næppe gøre endog kun at naa op til »Deutschland«s Præstationer. Den ændrede Skibstype blev paa et forholdsvis tidligt Stadium slaaet fast, men efterhaanden som Undersøgelserne viste Nødvendigheden derfor blev Skibets Dimensioner forøget. Der var mange Autoriteter, der maatte samarbejde paa Problemet. Foruden Rederiet og Skibbyggerne var der Board of Trade, Admirallet og Lloyds Register. Fra det første Projekt blev fremlagt og til Skibene kom i Fart gik der fem Aar med grundigt Arbejde fra alle disse interesserede Parters Side. Vanskelighederne ved at bygge et stort Skib er, i ethvert Fald naar Dybgaendet ikke er særlig begrænset, nærmest et Pengespørgsmaal. At opnaa en meget forbedret Fart for et Skib, som ingen Last tager uden at forøge dets Dimensioner urimelig er et langt vanskeligere Problem. Som Bevis paa hvor grundigt man gik til Værks kan anføres,

at det ene Værft stadig i Lobet af et Par Aar for at bestemme den mest hensigtsmæssige Form foretog Forsøg med Modeller i sin egen Tank samtidig med, at Admirallet i sin Tank foretog endeløse Forsøg i samme Øjemed. Det andet Værft byggede en nøjagtig Model af Skibet som en større Motorbaad, fremdrevet ved Elektricitet og foretog paa den Maade Eksperimenter til Bestemmelse af Formen af Skroget og Propellerne. Et af Værfterne byggede et fuldt Sæt Forsøgsturbiner, der senere blev installeret i et Passagerskib paa Clyden. To af Englands største Staalværker eksperimenterede lang Tid med Fremstillingen af specielt stærkt Staal til Brug ved disse Dampers Konstruktion, for at der paa den Maade kunde spares nogen Skrogvægt til Fordel for Vægten af Maskiner og Kul. I begge Skibene blev ogsaa saadant ekstra Staal anvendt i stor Udstrækning, hvor Vægt derved kunde spares. Efter mange Overvejelser blev de forskellige Autoriteter tilsidt enige om, at det ikke var nødvendigt at gaa til større Dimensioner end $760'$ Længde, $87' 6''$ Bredde og $60' 4\frac{1}{2}''$ Dybde, for at være sikker paa at opnaa en Fart, der laa betydelig over »Deutschland«s. For ikke at gaa til større Dimensioner maatte man imidlertid praktisk talt helt renoncere paa Lastevne, idet denne satte sig til kun 200 Tons eller c. 0.5 pCt. af Skibets Displacement. Til Sammenligning kan nævnes, at Vægten af de nødvendige Bunkerkul var 7,000 Tons. Det endelige Resultat var forsaa vidt godt, som Skibene viste sig at være solide og dog at kunne slaa alle tidligere tyske Rekorder med c. $1\frac{1}{2}$ Knob. »The blue ribbon of the Atlantic« tilfaldt saaledes igen England, og Tyskerne har ikke senere forsøgt at tilbageerobre det, og det at Skibe, der skulde kunne slaa »Lusitania«s Rekorder nødvendigvis paa det nuværende Stadium af Skibbygning maa blive i højeste Grad uøkonomiske, vil sandsynligvis forhindre, at Ty-

skerne eller andre i den nærmeste Fremtid forsøger at bygge endnu hurtigere Skibe.

Det af Cunardlinien opnaaede Resultat er saa meget mere tilfredsstillende som »Deutschland« i Længden ikke viste sig at have tilstrækkelig Styrke for Atlanterhavsfart og maatte degraderes til Fart med Turister i smalt Farvand. Siden »Lusitania« blev sat i Fart, er der blevet bygget større Skibe baade i Tyskland og i England, men deres Konstruktion har ingen særlige Vanskeligheder frembudt, da man har nøjedes med den Fart, som var økonomisk opnaaelig. »Lusitania« var selvfølgelig i mange Henseender et Kompromis og derfor ikke fejlfri. Admiralitetet fordrer saaledes for Skibets eventuelle Anvendelse i Krigsøjemed, at Kedlerne skulde beskyttes af Bunkerrummene og at de langskibsgaaende Bunkerrumskodder gjordes vandtæt og af særlig stærk Konstruktion, og dette blev gjort til Trods for, at dette Arrangement medførte en meget forøget Risiko for Kæntring i Tilfælde af Beskadigelse af Skibssiden. For det almindelige rejssende Publikum fremstilles saadanne Skodder som Regel som en forøget Sikkerhedsforanstaltning. I Virkeligheden er Forholdet det, at hvis Bunkerrummene paa den ene Side af Skibet fyldes med Vand, vil Skibet i Reglen kæntrue i Løbet af faa Minutter. Det er desværre sikkert dette Forhold, der har gjort, at »Lusitania« gik til Bunds saa hurtigt som Tilfældet var. Af de foreliggende Rapporter synes det at fremgaa, at en Torpedo har ramt Skibets Forende. Forudsat at dette skete foran for Kedelrummene, saa skulde det kun foraarsage, at Skibet sank nogle Tommer dybere med Forenden. Heller ikke et almindeligt Torpedoskud midtskibe kunde sende et Skib som »Lusitania« til Bunds i Løbet af tyve Minutter, naar det ikke netop var for den uheldige Omstændighed, at Skibet derved kunde bringes til at kæntrue. Sandsynligvis er to Kulrum blevet beskadiget ved det andet Torpedoskud, og da disse har været paa det nærmeste tomme, er Skibet meget hurtig krænget over til den beskadigede Side.

Cunardselskabet har længe været opmærksom paa den Fare en Beskadigelse af Skibssiden i Bunkerrummene medførte, og havde givet Ordre til, at de vandtætte Døre i de langskibsgaaende Skodder altid skulde holdes aabne for at tillade Vandet at flyde til den anden Side af Kedelrummet. Sandsynligvis har dette nu forsinket Katastrofen nogle Minutter, men da formodentlig Skibet straks som Følge af Kulrummenes Fyldning har faaet betydelig Slagside, og da to Kedelrum eller 170 Fod af Skibets Længde formodentlig derefter hurtig er blevet fyldt gennem Dørene mulig i Forbindelse med Huller foraarsaget ved Eksplosionen, saa maatte Skibet alligevel snart være fortabt. Det er et mærkeligt Træf, at det netop skulde blive Hensynet til Krigsskade, som skulde gøre, at en Læk forvoldt ved et Torpedoskud skulde faa saa skænesvanger en Følge som Tilfældet blev.

Det er blevet anført som en Undskyldning for Torpederingen, at Skibet havde enorme Mængder af Ammunition om Bord. Der kan under alle Omstændigheder dog næppe have været mere end et Par Hundrede Tons af Last af enhver Art, fraregnet Bagage og Post om Bord. Baade Dybgaendet og Pladshensyn vilde forbyde dette.

J. Bruhn.

Fragtmarkedet.

Heller ikke i den sidst forløbne Uge er der nogetsteds indtraadt særlig nævneværdige Forandringer. Tønen er fast alle Vegne, og Begæret efter Tonnage er gennemgaaende godt. Fra Sverig og Hvidehavet er der nu en Mængde Trælast fremme, ligeledes fra Kanada, og Raterne har været lidt stigende fra disse Kanter. La Plata har de sidste Dage igen været et temmelig roligt Marked, men det kan daglig blusse op igen, og Undertønen er fast. U. S. har mange Laster, og det ostlige Marked ligger ufor-

andret fast ved et forholdsvis ringe Udbud af Tonnage. Det engelske Forbud mod Udførsel af Kul har ikke paa-virket Fragterne, og det er den almindelige Mening, at Eksporttilladelsen i de fleste Tilfælde vil blive givet. Med stor Interesse imødeser man ogsaa i Skibsfartskredse hvorledes Forholdene i Italien vil udvikle sig. Sidst sluttedes der bl. a. som følger:

Østern. Sukker fra Java 82/6 Middelhavet, 85/ U. K., Juni—Juli, 80/ Frankrig, August. — Ris Rangoon 77/6 Aleksandria eller Piræus, Juni. Paa Dødvægtsbasis fra Calcutta betales 75/ til udsøgt Havn U. K., »net terms«, prompt. — Colombo c. 70/ London, prompt. Bombay 55/ Dødvægtsbasis Marseille, prompt. — Fra Kurrachee sluttedes flere Baade til 50/ Basis U. K., »net terms«, Juni.

Middelhavet. Bomuldsfrø 25/ pr. 60 Kbf. Aleksandria/Hull, prompt. Erts etc. 20/ San Raphael/Tyne (3,000), 20/ Porman/Rotterdam (2,000—2,500), 14/6 Almeria Harbour/Middlesbro (5,300). Salt fra Trapani omkring 23/ Vestnorge. Fra Bilbao betales 11/ Swansea (2,000), 11/3 å 11/9 Ardrossan, 11/6 å 12/ Middlesbro (4,000).

Nordamerika. Petroleum New York eller Filadelfia 48 Cents Japan eller Korea (to Havne), 73 Cents Australien (fire Havne), Maj—Juni. Kul Filadelfia, Baltimore eller Virginia 36/6 å 36/9 Montevideo, 37/ å 37/3 Buenos Aires eller La Plata, 37/6 Rosario, 38/ Rio Janeiro, 45/ Vestitalien, 40/ Norfolk/Santos, 45/ Genua. Mel 48/9 New York/Havre, Juni. For Havre 7/ pr. Qr. Baltimore/London, prompt, tungt Korn fra Montreal 8/1½ Avonmouth, Cardiff eller Newport, 8/6 Liverpool eller Manchester, 8/9 Dunston, 10/ fransk Atlanterhavshavn, Maj—Juni. Bomuld etc. Savannah/Archangel 170/ pr. Maj—Juni. Tommer fra Golfen 270/ River Plate, Maj.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 70/ U. K., 72/6 fransk Atlanterhavshavn, prompt, samme Rate fra Bahia Blanca, c. 2/6 mindre pr. 15. Juni—15. Juli.

Østersøen. For skaaret Trælast Hfl. 80—42 fra Sverig til Rotterdam eller Amsterdam 75/ å 80/ London, 60/ å 65/ Østkyst Kulhavn. Fra Norrköping til Stettin eller Lübeck Mk. 7 pr. Ton Malm.

Hvidehavet. Fra Archangel er der sluttet til 100/ D. B. B. til London, hvilken Rate kan gentages. Til Manchester noteres 105/. Samme Rate Onega/Grimsby.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth c. 15/ Danmark (1,500—2,000 Tons Baade), 18/ svensk Sundhavn, 20/ å 22/ Østsvrig, 15/ å 16/ Rouen (1,750), 18/ Gibraltar eller Oran (c. 2,800), 20/ Algier (3,000) 24/ Marseille (3,000), 25/ Port Said (4,600), 25/ Livorno (3,500), 30/ Genua etc., 23/ Las Palmas (1,900), Hull 16/ å 16/6 Dunkerque eller Rouen (c. 2,500), Firth of Forth 22/ Algier (2,400), Fra Cardiff eller Newport 17/6 Gibraltar (1,500), Pres. 21—22 Algier, 22 Marseille (3,000), 27/6 Bahia Blanca.

(Skrevet den 18. Maj 1915.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge Vest paa ligger Markedet gennemgaaende fast med gode Fragtrater og nogen Stigning for Propslaster fra Vestsverig og Østnorge, men det er samtidig vanskeligt at placere idel Rederne i Almindelighed afslaar at besejle den sydlige Del af Nordsoen under de vanskelige Forhold. Propslaster sluttet ikke, dels paa Grund af Risikoen derved og dels paa Grund af en meget lang Torn for Losning paa Leithsfjord samt forhojet Krigsforsikringspræmie, saa en Del Skibe har haft betydelige Tab ved Transport af disse Laster.

Nogle Skurlaster tilbydes fra Vestsverig og Østnorge, medens Danmark har meget lidt at byde paa udover Cement og gl. Jern. Paa Østersøen, hvor Sikkerheden ogsaa er minimal, gøres kun ganske faa Forretninger. Fra Kanada er Raterne uforandrede. Returfragter for Kul til skandinaviske Havne ligger fast 18/ å 20/ pr. Ton; men her er ogsaa Vanskeligheder paa Grund af Udførselsfor-

bud og lang Torn i flere Havne. Clayfragter betaler 22, å 25/ pr. Ton til skandinaviske Havne.

Angaaende de mindre Skibe er det for Nordtysklands Vedkommende nærmest Lübeck, som noterer en Del Laster og bl. a. har sluttet Salt til Moss 10 M.: Wismar har kun til Raa 5 M.: Rostock noterer lidt lavere, hvorimod Stettin noterer omkring 6 M. bl. a. for Cement; iøvrigt ligger det uforandret fra Skandinavien. Fra Sverig er det smaat med Trælaster, men tilstrækkeligt med Stenlaster. Danmark er for Provinserne meget flov, ogsaa for Cement og Kalksten. Kjøbenhavn har haft ikke saa faa Laster, og der har nærmest været utilstrækkelig Tonnage; der er sluttet mange Skibe for Salpeter til Malmø og Landskrona 3 Kr., Hørfrokager til Skive $4\frac{1}{2}$ Kr., Majs til Rødvig 12 Øre, Masnedund, Nykjøbing Sj. 13 Øre, Mel Svendborg 40 Øre samt for Kul til Bornholm 3 Kr. Fra lossende Dampere udbydes endnu nogle Ladninger, særlig Bomuldsfrokager, Majs og Byg; for Ammoniak til Stettin opnaaedes 6 Kr.



Skibsefterretninger. Dampskibe.

C. K. Hansen. Årgersborg afg. Leith 15/5. — Amalienborg ank. Petrograd 28/11. — Brattingsborg pass. Gibraltar 12/11. — Borglum afg. Nizza 14/5. — Dausborg afg. Tyne 15/5. — Elsborg pass. Gibraltar 14/5. — Flynderborg ank. Havre 9/5. — Guldborg afg. Nykjøbing 16/5. — Gurte pass. Dungeness 9/5. — Hammershus ank. Glasgow 21/4. — Harrildsborg pass. Skagen 14/5. — Jelling pass. Dover 16/5. — Jomsborg ank. Gibraltar 14/5. — Jungshoved pass. Dover 11/5. — Jagersborg afg. Kjøbenhavn 13/5. — Kallundborg ank. Rouen 7/5. — Kalo ank. St. Johns N. F. 7/5. — Klampenborg afg. Algier 7/5. — Kronborg ank. New York 12/5. — Lejre ank. Sharpness 24/4. — Næsborg afg. Leith 15/5. — Randelsborg ank. Kjøbenhavn 15/5. — Rosenborg afg. Ardrossan 14/5. — Silkeborg afg. Cardiff 11/5. — Skanderborg ank. Herringøve 6/5. — Skodsborg afg. St. Johns N. F. 13/5. — Spigerborg afg. Newcastle 15/5. — Stegelborg ank. Parrsboro 14/5. — Stjerneborg afg. Algier 15/5. — Søborg ank. Kjøbenhavn 9/5. — Tuborg ank. Aarhus 10/5. — Taarnborg ank. Kjøbenhavn 11/5. — Ulfborg ank. Immingham 10/5. — Uranienborg afg. Cardiff 6/5. — Ørkild afg. New York 13/5.

Det dansk-russiske Damskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, ank. Assens 10/5. — Johan Siem, Tannebek, ank. Aarhus 16/5. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Bandholm 17/5. — Russ, Petersen, ank. Kjøbenhavn 10/5. — Vladimir Sawin, Wittenkamp, afg. Newcastle 8/5. til Miramichi. — Excellence Pleske, Bouterup, afg. Norfolk 30/4. til Aarhus. — Michail Ontchoukoff, Nielsen, ank. Aalborg 10/5. — Generalkonsul Pallisen, Folkenberg, ank. Buenos Aires 12/5. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Newcastle 5/5. til Pozzuoli. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Miramichi 8/5. — Nøwa, Dahl, ank. Miramichi 13/5. — Freja, Harhoe, afg. St. Thomas 14/5. til Pernambuco. — Rota, Christensen, ank. Tybee Road 12/5.

Det østasiatiske Kompagni. Bandon pass. Dover 14/5. udg. — Fiona afg. Suez 16/5. udg. — Falstria afg. New York 11/5. udg. — Chumpon afg. Kirkwall 12/5. udg. — Panama afg. Panama 8/5. udg. — Selandia afg. Kjøbenhavn 17/5. — Tranquobar ank. Newcastle 14/4. udg. — Tongking afg. Genua 17/5. udg. — Transvaal ank. Göteborg 8/5. udg. — Bintang ank. Aarhus 16/5. hjemg. — Arabien afg. Sabang 10/5. hjemg. — Magdala afg. Vladivostok 16/5. hjemg. — Samui afg. Set. Thomas 14/5. hjemg. — Pagan ank. Panama 4/5. hjemg. — Jutlandia afg. Set. Thomas 12/5. hjemg. — Natal afg. Port Pirie 15/5. hjemg. — Kina ank. Walton Bay 8/5. hjemg. — Indien pass. Perim 15/5. hjemg. — Annam ank. Kjøbenhavn 29/4. — Siam ank. Kjøbenhavn 4/5. — Rhodosa ank. Kjøbenhavn 1/5. — Rubonia afg. Singapore 1/5. hjemg.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Blyth 12/5. — Elna, Rathje, ank. North Shields 18/5. — Therese, Pedersen, ank. Svonn 18/5. — Harriet, Larsen, ank. Sunderland 14/5. —

Dagny, Therkildsen, ank. Algier 15/5. — Simone, Olesen, ank. Savona 10/5. — Joanne, Olsen, ank. Hull 3/5. — Vera, Riso, ank. Barry 13/5. — Daisy, Jørgensen, ank. Castellon 14/5. — Anine, Hjorth, afg. Tyne 15/5. — Betty, Leth, afg. Kjøbenhavn 15/5.

Vesterhavet. Nora, Jensen, ank. Goole 17/5. — Johanne, Mikkelsen, afg. Kjøbenhavn 17/5. til Grimsby. — Bertha, Degn, pass. Cape Wrath 17/5. for Kjøbenhavn. — Nordsoen, Nielsen, afg. Stettin 18/5. til Stockholm. — Thyra, Lund, pass. Fouessant 17/5. for London. — Cito, Toft, ank. London 17/5. — Rigmor, Uldall, afg. Swinemünde 17/5. til Norrköping. — Laura, Thøgersen, ank. Kjøbenhavn 16/5. — Karla, Nielsen, pass. Fouessant 17/5. for London. — Fylla, Thomsen, afg. Hull 15/5. til Stege. — Yrsa, Larsen, ank. Dunston 15/5. — Nerna, Madsen, ank. Helsingborg 17/5. — Polly, Mathiasen, afg. Blyth 15/5. til Malaga. — Dagmar, Sørensen, ank. Southampton 15/5. — Ulla, Hansen, afg. Newcastle 15/5. til Sundswall. — Nancy, Pedersen, afg. Methil 16/5. til Esbjerg. — Ellen, Hansen, ank. Valencia 14/5. — Nexos, Iversen, ank. Siglufjord 13/5. — Olga, Christensen, ank. Barcelona 12/5. — Gerda, Rasmussen, ank. Trondhjem 12/5. — Hebe, Brinch, pass. Fouessant 12/5. for Barcelona. — Stella, Schiff, ank. Liverpool 10/5. — Inger, Skou, afg. Iviza 6/5. til Reykjavik. — Valborg, Jepsen, ank. Valencia 11/5. — Marie, Nielsen, pass. Gibraltar 9/5. for Palermo. — Anna, Winslow, pass. Dungeness 9/5. for Barcelona.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk ank. Cardiff 12/5. — Anna Mærsk afg. Swansea 14/5. — Chassie Mærsk afg. Gibraltar 16/5. — Eleonora Mærsk ank. Rufisque 10/5. — Hulda Mærsk ank. Rouen 10/5. — Laura Mærsk ank. New York 13/5. — Løxa Mærsk ank. Kjøbenhavn 1/4. — Peter Mærsk ank. Cardiff 14/5. — Arnold Mærsk ank. Barcelona 16/5. — Elisabeth Mærsk afg. Tyne 15/5. — Johannes Mærsk ank. Rouen 10/5. — Polarstjernen afg. Stornoway 15/5.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. Baltimore 30/4. til Malmø. — Gullfaxe, Petersen, er afg. New York til Kjøbenhavn. — Skinfaxe, Weichardt, afg. Baltimore 22/4. til Aarhus. — Rimfaxe, Petersen, afg. Methil 12/5. til Gjedser.

Briz Hansen & Co. John, Mathiesen, ank. Kjøbenhavn 11/5. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Horsens 15/5. — Nordpol, Nielsen, afg. Dundee 29/4. — Fanny, Nielsen, afg. Leith 29/4.

Orion. Sirius afg. Baltimore 5/5. — Orion afg. Odense 18/5.

Dania. Mary, Clausen, ank. St. Vincent 12/5. — Ely, Sørensen, ank. Methil 14/5. — Nelly, Clausen, ank. Rouen 9/5. — Lilly, Bang, afg. Trapani 13/5. til Norge. — Alexy, Duhn, ank. Runcorn 13/5. — Dagny, Sørensen, afg. Kjøbenhavn 15/5. til Blyth.

Thura. H. A. Hansen, Andreassen, ank. Burntisland 14/5. — Petrine Hansen, Hansen, ank. Burntisland 15/5. — Peter Bom, Jørgensen, ank. Burntisland 15/5.

Æra. Emanuel, Svane, ank. Leiths Red 14/5. — Enigheden, Jensen, ank. Methil 12/5.

Sejlskibe.

Svendborg. Ring Andersen, Hansen, ank. Trawemünde 16/5. — R. P. Petersen, Petersen, ank. Leith 10/5. — Thor, Andersen, ank. Leith 10/5. — C. V. Petersen, Petersen, ank. Irvine 11/5. — Gefion, Lund, ank. Granton 10/5. — Palleisen, Jensen, ank. Granton 10/5. — Amor, Jensen, ank. Granton 10/5. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Langesund 11/5. — Maagen, Petersen, ank. Leith 10/5. — Hans Ditlev, Staugaard, ank. Warberg 11/5. — Emilie, Rasmussen, ank. Malmø 13/5. — Flora, Sørensen, ank. Faaborg 14/5. — Helge, Nielsen, ank. Holmejord 12/5. — Zenitha, Jensen, ank. Fallmouth 15/5. — Clytia, Jensen, ank. Troughjem 14/5. — Nanna, Madsen, ank. Methil 15/5. — Carl, Clemmensen, ank. Nakskov 14/5. — Cimbria, Larsen, ank. Burnt Island 14/5. — Meta, Møller, ank. Glasgow 13/5. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Granton 14/5. — H. C. Jensen, Larsen, ank. Granton 14/5. — Fortuna, Jørgensen, ank. Rudkjøbing 16/5. — Sophie, Hansen, ank. Parkstone 14/5. — Otto, Klug, ank. Kalundborg 15/5. — Criterion, Nielsen, ank. Drobak 16/5. — Ørnen, Robach, ank. Rochefort 8/5. — Marie, Nielsen, ank. Reykjavik 15/5. — Concordia, Müller, ank. Reykjavik 16/5. — Phonix, Jørgensen, ank. Horten 17/5. — I. M. Nielsen, Nielsen, ank. Langesund 16/5. — Capella, Hansen, ank. Helsingors Red 17/5. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Leith 14/5. — Marie, Jørgensen, ank. Leith 14/5. — Doris, Købe, ank. Leith 15/5.

Æra. Activ, Clausen, ank. Leiths Red 10/5. — Frem, Christoffersen, ank. St. Brieux 11/5. — L. I. Bager, Hansen, ank. Göteborg 11/5. — Emmanuel, Kock, ank. Leith 11/5. — Marie, Raahauge, ank. Leith 10/5. — Hertha, Krull, ank. Brest 10/5. — Karon, Albertsen, ank. Swinemünde 10/5. — Hekla, Fabricius, afg. Swansea 10/5. til Miramichi. — Arken, Andersen, ank. Leith 10/5. — Hjalmar, Christoffersen, afg. Granton 10/5. til Frederiksstad. — Eliezer, Nielsen, afg. Cadiz 11/5. til Soydisfjord. — Husavik, Hansen, afg. Cadiz 11/5. til

Reykjavik. — Proven, Schmidt, ank. Lorient 11/5. — Ami, Albortsen, ank. Frederikshavn 11/5. — Bojavista, Christensen, ank. Eyrhakkli 11/5. — Fuglen ank. Aberystwith 11/5. — I. A. Kromann, Christensen, afg. Lannion 12/5. til Miramichi. — Ellon, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 13/5. — Apollo, Albertsen, ank. Fakse Ladeplads 12/5. — Kathinka, ank. Ebeltoft 13/5. — Svip, Jensen, afg. Svendborg 14/5. — Cocos, Hansen, ank. Faaborg 14/5. — Nauta, ank. Kjøbenhavn 13/5. — N. E. Schmidt, Rasmussen, ank. Ystad 13/5. — Henry, Jensen, ank. Pontrioux 14/5. — Claudia, Aaberg, afg. Savona 15/5. til Rovveja. — Dohora, Rasmussen, ank. Teignmouth 16/5. — Venus, Jensen, afg. Kjøbenhavn 15/5. til Island. — Phönix, Christensen, ank. Flækkefjord 15/5. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Frederiksstad 16/5. — Salus, Andersen, ank. Brest 15/5. — Ero, Friis, ank. Kragerø 16/5. — Marthing, Friis, afg. St. Briens 17/5. til Miramichi.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 20. Maj 1915. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1914 (Fortsat). — »Lusitania«. — Fragtmarkedet. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns uofficielle Børskurs.

Kjøbenhavns uofficielle Børskurs d. 19. Maj 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	145 ¹ / ₂	144 ³ / ₄	145
Danmark	150 ¹ / ₂ -151	150 ¹ / ₂	150 ³ / ₄
Norden	149-152 ³ / ₄	152	152 ¹ / ₂
Carl	177	177 ¹ / ₂	177 ³ / ₄
Dannebrog	211-212	211	211 ¹ / ₂
Skjold	151-153	152 ¹ / ₂	152 ³ / ₄
Urania		80	82
Dampsk. af 1896	187-188	187 ¹ / ₂	188
Højndal	178 ¹ / ₂	177 ³ / ₄	178 ¹ / ₂
Gorm	183-184	183 ¹ / ₂	183 ³ / ₄
Neptun	185-181 ¹ / ₂	184	184 ¹ / ₂
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	113	112 ¹ / ₂	112 ³ / ₄
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁹ / ₁₆ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk. I. Afd. I. S.		—	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvn. Kreditf.		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 2. Serie..		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1. —		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf. ..		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 7. —		—	—
3 ¹ / ₂ % — — 6. —		—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. —		—	—

	Gjort til	Køber	Sælger
Aktier.			
Nationalbank		150	151
Privatbank	107 ¹ / ₂	107 ³ / ₄	107 ³ / ₄
Landmandsbank	128 ¹ / ₂	126	128 ¹ / ₂
Handelsbank	140 ³ / ₄ -141	140 ¹ / ₂	141
Kbhvn.s Laane- og Diskontobank			
Sukkerfabr.	285-286	288 ¹ / ₂	287
Burm. & Wain	109-108 ¹ / ₂	109	109 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	157-158	151 ¹ / ₂	153
Helsingørs Jærnsk.			

Vekselkurs d. 19. Maj 1915.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	78.80	
London	18.39	
Paris	72.50	
Amsterdam	153.00	
Wien	59.50	

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

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. „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: Teleqram-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.
Iegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Teleqram-Adresse: Telefon Nr.
Kristiansgade 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. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Teleqram-Adresse: Telefon-Nr.
Holbergsgade 1, 1. Sal. Copenure 42

Fjerde Søforsikringssselskab lim.
i Kjøbenhavn
tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Teleqram-Adresse: Telefoner:
Holmens Kanal 24. „Fourthcomp.“. Central 256 og 10756



NORSKE LLOYD
Kristiania
Sø-, Vare-, Breakdown- og Ansvarsforsikring.
KNUD GOTTSCHALK,
Nørregade 2. Tlf. 3591. Kjøbenhavn K.
Telegr.-Adr.: Bltmsgat. A. B. C. Code 5th Edition.

Genforsikring Aktieselskabet „SKANDINAVIA“
Aktiekapital 6 Mill., Reserve 5 Mill.
tegner Sø- og Krigsforsikringer.
KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN
Telefon: 9316 Telegr.-Adr.: „REASSURANCE“

Forsikringsaktieselskabet „National“
København
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige, faste Præmier
Hovedkontor: **Nørrevoldgade 15**
Telefon 7565. Teleqram-Adr.: „Nation“.

At Allinge Havn paa Grund af Tørlægning vil være lukket i Tiden fra 1. Juni til 15. September d. A. bekendtgøres herved.

Allinge Havneudvalg, d. 17. Maj 1915.
P. U. V.
N. A. Holm.

Skibs-

Provierteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensens, 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 46 & 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.

Heeksher & Søns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havariagenter. —

Telegr.-Adr.: Heekshers, 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 & Benitlin's Eftf.

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.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søesager).

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede Klædnings-

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.

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.: Markkristensen

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).

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. —

LANDMANDSBANKEN

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

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og
solidt.
J. Bindselev, Vesteraagade, **Aalborg.**
Metalarbejd. Spec.: **Skibsarbejde.**

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 samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872)
anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjorbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

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

Telefon **SKIBE** Telgr.-Adr.:
5430. „Frelgth“.

Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl-
og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERGADE 2.



Bring altid
Otto Mønsteds
CMA
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“.

Prøvegang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, reneeste Smag, fineste Bouquet.
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn. Telefon 3283.**

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift - Solid - Driftssikker.

5—100
HK

A/s „VØLUND“.
Blegdamsvej 32. København N.

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
20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10--3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side br. 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“

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og
midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværks-
arbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved
Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,
Thorshavnsgade 3.
Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

A. WILSON, Kobbersmedie

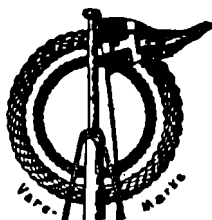
Alt Skibsarbejde udføres.
Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Baadbeslag & Tilbehør

for Søjl- & Motorfartøjer.
Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)
Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.
Adelgade 79. København K.
Telef. Central 8556

Hill-Madsen^o

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.



HERKULES
Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad
faas kun fra
Esbjerg
Tovværksfabrik A/s

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreækviperung.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.
NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen

DANSK SØFARTSTIDENDE.

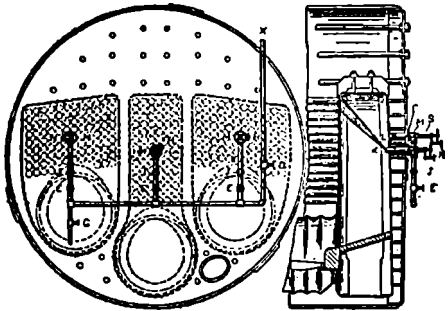
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 21.

Kjøbenhavn, Torsdag den 27. Maj 1913.

22. 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 nabne Røgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde 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 Nyttetvirkning.

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

TELEFONER.
1403 — 1405
3053 — 3073

**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

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 Lastrum

Telefon
5601

• • Leverandør til Statebanerne • •

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

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

**Nic. Heimbürger
Skibsmægler**

Petrograd. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

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.

BOLINDER-MOTOREN.

Uddrag af Motorleverancer:

Motorskonert „Kvik“, tilh. Skibsr. Knakkegaard,
570 Tons D. W. 120 H. K. Bolinder M.

— „Morten Jensen“ tilh. Skibsr. Knakkegaard,
510 Tons D. W. 160 H. K. Bolinder M.

— „Jens Riis“, tilh. Skibsr. Knakkegaard,
200 Tons D. W. 80 H. K. Bolinder M.

— „Hj. Sørensen“, tilh. Skibsr. Knakkegaard,
775 Tons D. W. 240 H. K. Bolinder M.

Motorskib „Turisten“, tilh. D/S Turisten, Passagerskib,
120 H. K. Bolinder M.

— Under Bygning for D/S Rødby Havn,
250 Tons D. W. 120 H. K. Bolinder M.

— Under Bygning for D/S Rødby Havn,
250 Tons D. W. 120 H. K. Bolinder M.

— Under Bygning for Østasiatisk Komp. A/S
700 Tons D. W. 320 H. K. Bolinder M.

— Under Bygning for Østasiatisk Komp. A/S
700 Tons D. W. 320 H. K. Bolinder M.

Leveret og installeret af:
N. C. Breit & Co.,
København.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kødelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapakser og Skrueakser leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

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

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

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.

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

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
Bunker-
depot.

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT
Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.
ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

C. K. HANSEN.

KØBENHAVN.

∴ DAMPSKIBSRHEDER ∴

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.

BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Stenfiskerfartøj og Robaade.

Et moderne, stort Stenfiskerfartøj — helst med Motor, eller hvor Motor kan indlægges — samt 1 à 2 stærke Robaade ønskes til Købs. Billet mrk. 555 med Pris og fyldige Oplysninger samt Fotografi af Fartøjet bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

Dampskibsfører.

En praktisk uddannet Dampskibsfører, 39 Aar, der siden 1906 har ført større Dampskibe i transatlantisk Fart, søger Engagement som Fører. Billet mrk. „Nautic“ modt. Guldberg-Agerlins Bureau, Nørrevold 10, Kbhvn. K.

En stærk Træpram, helst med Mast og Spil til c. 2 Tons, ønskes til Købs. Billet mrk. 6152 til Wolffs Box, Kjøbenhavn K.

TIVOLI

Sommersæson fra 8. Maj til 12. Sept. 1915.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncertsalen. Harmoniorkestret og Promenadeorkestret. Hver Uge: Solist- og Symfoni-Koncerter. — Operetter, Vaudeviller, Farcer i Teatersalen. — Artistforestillinger paa Kunstnerplænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag:

Stor Fest med Illumination og Fyrværkeri. Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karusseller, 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).

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. Agentur de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristianstadsvej 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: Copenure

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

Genforsikring Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 5 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

Telegr.-Adr.: »REASSURANCE«

Forsikringsaktieselskabet „National“

København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige, faste Præmier

Hovedkontor: Nørrevoldgade 15
Telefon 7565.

Telegram-Adr.: „Nation“.

JULIUS OTT Ingeniør, Konsulent

i Skibsbygning

Hamburg 1, Ferdinandstrasse 29.

Køb og Salg af **Neutrale Skibe**

Wiese & Co.,

Lissabon.

Skibsmæglere & Saltexportører.

Bunker Kul.

Billigste Priser.

(Største flydende Kullager).

Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).

At Allinge Havn paa Grund af Tørlægning vil være lukket i Tiden fra 1. Juni til 15. September d. A. bekendtgøres herved.

Allinge Havneudvalg, d. 17. Maj 1915.

P. U. V.

N. A. Holm.

Kjøbenhavn, den 27. Maj 1915.

Fra Føreren af Skonnert »Elise« af Thuro har vi fra Leith modtaget følgende:

Adressekommission m. m. Til Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Fyns Kreds fremkom der i Foraaret 1914 fra Ærø Kreds et Forslag om Samarbejde for at faa afskaffet Adressekommission, halv Diskonto af Trælastfragter og Adressering til Købmændenes og Mæglernes Agenter paa Lossepladsen. Desværre er det endnu ikke blevet opnaaet i 1914 at faa Certepartierne befriet for nogle af de uheldige Klausuler, der medfører saa store Udgifter for Skibene og Ubehageligheder for Skibsførerne, særlig Adresseringen.

Mange foruden Undertegnede har begaaet den Fejl at acceptere et uheldigt Props-Certeparti. Naar en saadan Fragt sluttes, er det almindeligt, at Mægleren faar sit Certeparti af Købmanden. Det følger jo heraf, at dette derfor i alle Retninger bliver i Afladerens og Modtagerens Favor. og det er sjældent eller aldrig forglemt i Props-Certepartierne, at man er adresseret til Modtagerens Agent paa Lossepladsen. Hvor uheldigt dette er, kan der anføres mange Beviser for, hvad dog her vil blive for vidtloftigt, kun skal Forholdene, som de nu er her i Leith og i Granton, nævnes. Jeg købte mig i Norge Ret til at losse i Leith i Stedet for i Granton, hvortil mit Skib ellers var bestemt, fordi jeg vidste, at der var saa lang Tørn dér. Det samme har flere Skibsførere gjort efter deres Ankomst paa Leiths Red. Dette er jo en Forretning for Modtageren, men Skibene har været nødt dertil for at blive udlosset. Her er mange Lossepladser, men der losses kun ved to, hvor der findes Kraner, og lidt ved en tredje, dog som oftest kun Dækslast. Der gøres fra Skibsførernes Side, hvad vi evner for at formaa den Agent, som vi er adresseret til (Hr. Ellingsen), til at fremme Losningen, men der bliver intet gjort, fordi Skibenes og Modtagernes Interesser er forskellige. Jeg har med Skonnert »Elise« ved en Fejltagelse haft Kajplads, siden vi den 3. Maj indkom hertil, og har gjort alt for at faa losset, men Købmanden og hans Agent — min Mægler — er der imod. Jeg har dog gennem Nordisk Skibsrederforenings henværende Advokat gjort Skridt til at søge min Ret. Om dette lykkes vil Tiden vise, men da mit Certeparti er som de andres, er der Grund til at frygte for, at der intet er at gøre.

I Granton ser det meget uheldigt ud for de senere og sidst ankomne Skibe, der vil blive meget lange Tørn dér.

Da det er meget kedeligt for os Skibsførere, at vi intet kan udrette, er det jo ganske naturligt, at den Tanke melder sig, om der da intet kan gøres for at slige Forhold ikke skal mødes oftere og gentage sig i Fremtiden. Efter min Mening kan og bør der gøres noget. Ingen Skibsmægler eller Befragtningsagent burde slutte og ingen Reder modtage saa uheldige Props-Certepartier, som indeholder Adressering og Bestemmelser om Kutymer. Sidstnævnte gør Brud paa alle andre Bestemmelser i Certepartiet og kendes af ingen, førend man kommer paa Pladserne. Ligeledes burde Lossedagene dreje senest efter en vis Tid efter Skibets Ankomst til Bestemmelsesstedet, eller saa hurtigt som det med Sikkerhed kan gaa an og er tilladt, og Konnossementerne tegnes i Overensstemmelse hermed.

Nu holdes Skibene ude, skønt der er Plads nok for mange, baade her og i Granton, fordi man frygter for, at der kunde fordres Betaling, hvis de kom ind.

D'Hrr. Mæglere og Redere, som jo har Interesse for Sejlskibene, vil næppe finde en heldigere Tid end nu til at slutte sig sammen, ikke for at lade det blive ved Ord, men for at skride til Handling for at forbedre disse Forhold. Bliver det ikke nu, da der er Mangel paa Tonnage,

at Certepartierne bliver rensat for de paapegede uheldige Klausuler, sker det vist aldrig.

Leith, den 12. Maj 1915.

L. Andreasen.
Fører af Sk. »Elise« af Thuro.

Efterlysning. I Følge Indberetning fra den danske Gesandt i Kristiania formodes en den 6. April 1882 født dansk Stewart, Evald Johansen, at være omkommen ved det i Kristianssand hjemmehørende Dampskib »Sumbava«s Forlis i Begyndelsen af 1914 paa en Rejse fra New York til La Plata.

I Følge Opgivende fra Skibets Rederi var nævnte Sømand hjemmehørende i Svendborg, men ved de af de stedlige Myndigheder foretagne Undersøgelser har ingen Oplysninger kunnet erholdes om Sømanden eller hans Arvinger.

Personer, der maatte kunne meddele Oplysninger om den Paagældendes Identitet, bedes henvende sig skriftligt til Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv 5, Kjøbenhavn.

Krigsforsikringen for danske Skibe meddeler, at Præmierne er bleven forhøjet med fra $\frac{1}{4}$ til $\frac{1}{2}$ pCt. pr. Dobbeltrejse til Storbritannien, Frankrig og andre Pladser i Vestevropa og Middelhavet, samt oversøiske Pladser.

For Rejser til og fra svenske Østersøhavne er Præmierne forhøjet $\frac{1}{8}$ til $\frac{1}{4}$ pCt.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Tunis: Benghazi (Tripolitanien) er erklæret for pestfri.

Sverige: Byen Saloniki i Grækenland er erklæret for smittet af Pest.

Tunis: Saloniki er erklæret for pestsmittet.

Konsulatvæsenet. Under 15. Marts er ulønnet Vicekonsul i Gøteborg, H. Holm, udnævnt til ulønnet dansk Konsul dersteds.

Under 11. Marts er ulønnet dansk Konsul i Piræus G. C. Manussi blevet udnævnt til ulønnet dansk Konsul i Athen med Rang og Titel som Generalkonsul.

Under 8. Marts har Udenrigsministeriet efter Ansøgning meddelt Vicekonsul i Drammen P. A. Munch Gram Afsked fra 30. April.

Bugsering gennem Panama-Kanalen. Det første Sejlskib, som har benyttet Panama-Kanalen fra Stillehavssiden, var et norsk, firemastet Skib, »Springbank«, med en Ladning Byg til Kjøbenhavn fra San Francisco, skriver »Shipp. Gaz. w.« Det blev bugseret fra sidstnævnte Havn til Balboa af Damperen »General Hubbard«, som fra Kanalen gik videre til New Orleans med en Last, der bestod af 2,200 Tons Stykgods. »Springbank« er det første Sejlskib, der er blevet bugseret til Kanalen i Stillehavet. Omkostningerne for Passagen igennem Kanalen har været c. 2.700 Dollars i Kanalafgift, foruden Bugseringen i Stillehavet. Desuagtet paastaas det, at Skibet har haft financier Fordel ved at benytte Kanalen.

»Springbank« er en firemastet Staalbark, der maaler 2.235 Tons. Dens Middeldybgaende ved Ankomsten til Balboa var $22\frac{1}{2}$ Fod og dens Kanal-Tonnage 2.252 Tons. Damperen, som bugserede Barken, maalte 2,183 Brutto Reg.-Tons.

Genforsikrings-Aktieselskabet Skandinavia's Overskud for 1914 udgør Kr. 525.000.00; efter Afskrivning af Kr. 110.000.00, for Kurstab paa Værdipapirer og Henlæggelse af Kr. 200.000.00 til Reservefond, udbetales 12 pCt. Udbytte til Aktionærerne.

Generalforsamling afholdes den 19. Juni 1915.

Panama-Kanalen. I det Halvaar, som er gaaet siden Panama-Kanalens Aabning, fra 15. August 1914 til 14. Februar 1915; er denne blevet besejlet af 496 Skibe, hvoraf 244 gik Vest efter og 252 Øst efter. Af disse 496 Skibe tilhorte 225 De Forenede Stater i Nordamerika (af disse var 202 beskæftiget i nordamerikansk Kystfart), 213 det britiske Rige, Chili, Danmark og Norge hver 10, Holland og Sverig hver 4, Rusland 2, Japan 1 Skib og andre Stater 17 Skibe (derimellem Krigsskibe og Lystfartøjer). Krigen har forhindret Tyskland og Østerrig-Ungarn i at deltage i denne Trafik. »Hansa«.

Eventuelt nyt Dieselmotor-Skibsværft ved Kristiania. Efter hvad »Norg. Hand. og Søfl.« meddeler, næres der Planer om et Samarbejde mellem Akers mekaniske Værksted og Burmeister & Wain om i Fællesskab at anlægge et større Værft i Nærheden af Kristiania for Bygning af Motorskibe, da Interessen for disse er voksende i Norge, og Værftet i Kjøbenhavn er optaget med ny Bestillinger for de første Aar. Flere norske Skibsredere er interesseret i Foretagendet, og den største Part af Kapitalen skal være norsk. Mellem Akers mekaniske Værksted og Burmeister & Wain siges der allerede et Par Aar at have bestaaet et Samarbejde til Udnyttelsen af Burmeister & Wains Dieselmotorer mod en fastsat Afgift.

Krigen. Som det vil ses af nedenstaaende Telegram er Evropas sjette Stormagt, Italien, nu ogsaa blevet indblandet i Verdenskrigen:

»Berlin, 24. Maj (Ritz. Bur.). Til Wolfs Bureau telegraferes fra Rom den 23. ds.: Fyrst Bülow har fra Udenrigsministeriet faaet officiel Meddelelse om, at Italien fra og med Mandag den 24. ds. betragter sig som værende i Krig med Østerrig-Ungarn.«

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1914.

(Fortsat.)

For at komme til Klarhed over, hvorvidt der for Rederivirksomhedens Vedkommende er Mulighed for at danne et Begreb svarende til Begrebet »Bruttoavance«, bliver det nødvendigt i Enkelthederne at gaa ind paa, hvorledes den skattepligtige Indtægt opstaar.

I Lovens § 6 og § 8 findes nævnt de Fradrag, der skal gøres i Selskabernes »samlede Aarsindtægter« (jvf. Lovens § 4) for at erholde den skattepligtige Indkomst:

§ 6 nævner følgende:

- a. Driftsomkostninger, d. v. s. de Udgifter, der i Aarets Løb er anvendt til at erhverve, sikre og vedligeholde Indkomsten, derunder ordinære Afskrivninger.

d. De Beløb, som i det paagældende Aar er udredet til Skatter.

e. Renter af Prioriteter og anden Gæld, samt hvad der er anvendt til blot Vedligeholdelse eller Forsikring af de af den skattepligtiges Ejendele, hvis Udbytte beregnes som Indkomst.

§ 8, 5. Stk. nævner følgende:

første Punktum: 4 pCt. af Selskabets Aktiekapital, og sidste Punktum: forsaa vidt en Del af dets Bruttoindtægt hidrører fra Virksomhed i Udlandet en forholdsvis tilsvarende Del af dets efter Fradrag af de forannævnte 4 pCt. fremkommende Bruttoindtægt.

Ved de »samlede Aarsindtægter« maa forstaaes, for det første:

Hele den ved Udleje af Skibsrummet indtjente Fragt, og for det andet, hvad der kan være indgaaet som Provision, Agio, indtjent Bjergeløn, Renter m. m. Medens det formentlig er unødvendigt at komme nærmere ind paa de sidstnævnte Poster af mere underordnet Betydning, skal der med Hensyn til det første, indtjent Fragt, bemærkes følgende:

Der er som bekendt to væsentlig forskellige Former, hvorunder Skibsrummet kan udlejes, nemlig for en Rejse (Rejsecharter) og for Tid (Timecharter). Forskellen mellem disse to Former er den, at alle Driftsudgifter ved et Rejsecharter paahviler Rederiet — undtagelsesvis kan dog ogsaa andet være stipuleret, f. Eks. fri Lastning eller Losning (ved Lumpsum Befragtning) —, medens visse Driftsudgifter ved et »Timecharter« paahviler Befragterne. De Driftsudgifter, der ved et »Timecharter« overtages af Befragterne er forskellige efter de forskellige Former for Timecharter. Den almindeligst anvendte er den saakaldte »Government form«, hvorefter Rederen betaler Hyre og Kostpenge samt Maskinfornødenheder og Kaskoforsikring, hvis der er nogen, medens Befragteren betaler Skibs- og Havneafgifter, Arbejdspenge ved Lastning og Losning samt Kul.

I hvorvel Rederiet ved et »Timecharter« altsaa sparer visse Udgifter, maa formentlig i begge Tilfælde alene den indtjente Fragt indgaa i den samlede Aarsindtægt, jvf. Vejledning til Anvendelse af Lovens, Artikel 4, 4de sidste Stykke, hvori bemærkes, at »en sparet Udgift ikke kan betragtes som Indtægt«. Dette Forhold virker nu ikke ganske retfærdigt, hvilket let illustreres ved et Eksempel:

Et Rederi har den ene Halvdel af sin Tonnage i en Fart, der henregnes til Virksomhed i Indlandet, og den anden Halvdel i en Fart, der henregnes til Virksomhed i Udlandet. Denne sidste Halvdel har Rederiet et Aar i Rejsecharter og det næste Aar i Timecharter. Nettoindtægterne forudsættes i begge Aar for begge Halvdele af Tonnagen at være nøjagtig de samme. Fradragprocenten efter § 8, 5. Stykke, burde derfor ogsaa være ens. Men efter Reglerne i Vejledningen vil Fradraget blive betydeligt større for det Aar, hvori Rederiet har Skibene i Rejsecharter, end det vil blive for det Aar, hvori Skibene er i Timecharter. — At Forskellen kan blive ganske betydelig,

vil let ses, naar Repræsentationen anfører et konkret Tilfælde udtaget ret vilkaarligt af et herværende Rederis Bøger for et bestemt Skib. Dette Skib havde i en Periode af 272 Dage, da det sejlede under Rejsecharter, en Nettoindtægt af 40,352 Kr. mod en Bruttoindtægt af 213,830 Kr. I en anden Periode paa 267 Dage havde det samme Skib under Timecharter en Nettoindtægt af 43,343 Kr. mod en Bruttoindtægt af ikke mere end 113,848 Kr. Forholdet er nu det, at Timecharter i en meget væsentlig Grad anvendes, hvor Skibe sejler udelukkende mellem udenlandske Havne og i forholdsvis mindre Udstrækning i Fart, der ikke henregnes til Virksomhed i Udlandet; den i Vejledningen indeholdte Regel vil derfor oftest være i Redernes Disfavor. Det er ikke Repræsentationen bekendt, om denne Regel har taget Sigte paa saadanne Forhold som de her omhandlede; men da den som anført virker uretfærdigt overfor Rederierne, skal man henstille, at Reglen ændres saaledes, at de af Rederne for Skibe i Timecharter sparede Udgifter sammenlignet med Udgifter for Skibe i Rejsecharter medregnes i Bruttoindtægten.

Den ved Bortfragtningen indlente Fragt omfatter naturligvis ikke alene Godsfragt, men ogsaa Passagerpenge, Postbefordringsgodtgørelse o. s. v.

I Henhold til ovennævnte Bestemmelse skal der fra den samlede Aarsindtægt trækkes:

- a. Driftsomkostninger. Disse omfatter følgende Poster:
 1. Forbrug af Kul, Olje, Talg, Tvist, Sejl og Tovværk og andre Forbrugsgenstande til Skib og Maskine. Prikke- og Lodspenge, Havne-, Told- og Skibsafgifter, Konsulatsafgifter, Agent- og Befragtningskommission, Bugsering og Lægefragt.
 2. Folkehjælp og Kostpenge, Kaplak eller Tantième, Ulykkesforsikring, Bidrag til Pensionskassen for Besætningen.
 3. Fragt- og Ansvarsforsikring, Reklamationer, Tab paa udestaaende Fordringer, Leje af befragtede Skibe, samt Annoncer, Telegrammer etc.
 4. Rederiets Administrationsudgifter, herunder Lønninger til Direktion og Kontorpersonale, Husleje, Brændsel og Belysning.
 5. Ordinære Afskrivninger paa Skibe og andet Inventar.
- d. Skatter.
- e. Renter af Gæld, Præmier for Kasko- og Intereseforsikring samt Krigsforsikring, Reparationsudgifter til Skibene og andet Materiel. Herunder ogsaa Udgifter til Dokning, samt Udgifter til Havarier, der ikke dækkes af Assurancepolicyerne. Udgifter forårsagede ved Klassifikations-selskabernes Forskrifter og Tilsynsloven. Vedligeholdelse af Inventar og Pakhuse, forsaavidt saadanne ejes af Selskabet.

(Fortsættes.)

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

S/S »Anvers« Sag ved Tribunalet i Calais. Mankofordring.

Dette Skib var sluttet for en Ladning Gadesten fra Frederiksstad til Calais. Konnossementet lod paa 97,463 Stykker »paving stones«, som Kaptajnen havde undertegnet med »number of pieces unknown«.

Ved Udlosningen viste det sig, at der manglede 1,816 enkelte og 83 dobbelte Sten og herfor fratrag Modtagerne Fres. 1,798,10. Desuden nedlagde de Paastand om, at Skibet skulde betale Halvdelen af Omkostningerne ved Stenenes Tælling med Fres. 57,25.

Tribunalet i Calais udtaler med Hensyn til det første Spørgsmaal, at naar Kaptajnen har fraskrevet sig Ansvar for Stykketal i Konnossementet, saa er den af de beedigede Maalere konstaterede Difference mellem Konnossementets Opgave og det udleverede Stykketal ikke nogen Manko, hvorfor Kaptajnen er ansvarlig. Modtagerens Fordring for paastaet Manko bliver derfor at afvise.

Derimod finder Tribunalet, at Skibet er pligtig til at betale Halvparten af Tælleudgifterne. Hensigten ved Tællingen er ikke alene den at konstatere det udlossede Stykketal, hvor Fragten er betalbar efter udleveret Kvantum. Tællingen gaar ogsaa ud paa at kontrollere, om Skibet har rigtig opfyldt den ved Kontrakten indgaaede Forpligtelse. Vistnok havde Kaptajnen taget Forbehold i Konnossementet angaaende Stykketallet, men trods dette vilde han have været ansvarlig, saafremt en større Manko var bleven konstateret mellem Konnossementet og det udleverede Stykketal. En Tælling af Lasten var derfor nødvendig, hvorfor Kaptajnen har at betale Modtagerne Halvdelen af disse Omkostninger.

Det forekommer Foreningen, at det sidstnævnte Argument ikke kan staa for en nærmere Kritik. Det er vistnok saa, at Tællingen ogsaa gaar ud paa at konstatere, om det rette Tal er udleveret, men naar der ikke er givet Kvittering for noget Tal, kan der jo heller ikke i Forholdet til Skibet blive Spørgsmaal om at kontrollere noget Tal. Det er ganske vist saa, at Mankoen kunde findes at være saa stor, at der maatte antages at foreligge Mangel paa Agtpaagivenhed fra Skibsfolkernes Side, naar de ikke, selv uden Tælling, bemærkede en saa stor Difference. Det er imidlertid Modtagerens egen Sag at træffe Bestemmelse om, hvorvidt han for at sikre sig de nødvendige Beviser, vil træffe visse Foranstaltninger, som medfører Omkostninger. Lykkes det ham ved disse Foranstaltninger at faa et Bevis, hvorved han kan gennemføre en Fordring mod Skibets Fører, vilde det kun være rimeligt, om han fik refunderet saadanne Omkostninger. Men naar han ikke tilvejebringer noget saadant Bevis, fordi det viser sig at Skibets Fører har udleveret alt det, han skal, er der liden Mening i, at Rederen skal refundere ham nogen Del af Omkostningerne.

Requijada.

Om denne Havn skriver Kaptajn G. Evensen, Fører af S/S »Dag« af Kristiania som følger:

»Stedet ligger omtrent 3 engelske Mil inde i Floden San Martin de la Arena og 10 engelske Mil Vest for Santander paa den spanske Kyst, og da Havnen muligvis kun er lidt kendt, giver jeg nogle Oplysninger om samme.

Indsejlingen er meget grund, Floden er smal og har skarpe Bøjninger, saa det er forbundet med stor Risiko at besejle Farvandet specielt med Baade, som styrer mindre godt.

Der indføres ikke saa lidt Kul, da der er flere store Fabriker med et stort Forbrug.

Udførslen bestaar af Zinkmalm, der hovedsagelig gaar til Dunkerque. Det er ogsaa en dyr Plads. Grubekompaniet har udført et stort Arbejde ved Havnen og som Erstatning derfor opkræver det Pts. 1,00 pr. indlastet Ton Malm. Der er ogsaa en stor Udførselstold paa Malmen, hvilken ogsaa erlægges af Skibet, foruden alle andre almindelige Udgifter.

Selve Lastepladsen er sikker, og man ligger flot med 12—13 Fods Dybgaende. Bunden er blød.

Farvandet kan besejles ved Springtid af Baade med 15 Fods Dybgaende og 12 Fod ved Niptid.

Nordlige Vinde blæser lige paa Indsejlingen, og med Sø paa Land kan man ikke passere Barren.

Man vil saaledes se, at det er forbundet med stor Risiko at sende Skibe dertil, specielt om Vinteren.

Kaptajnens Kvittering for Fragtforskud. Rederiets Ansvar for Veksel.

Foreningen omtalte i Cirkulære Nr. 213 den Uskik, at Kaptajnerne ved Siden af at give Konnossementskvittering for Fragtforskud tillige udsteder Veksler for Beløbet og gjorde Rede for det Ansvar, som Rederiet derigennem kunde paadrage sig.

Foreningen har nu fra sine Agenter i Liverpool modtaget følgende:

Vi erfarer, at der fremdeles er en Tilbøjelighed hos nogle Kaptajner til at udstede Veksler for Beløb, som er givet dem i Forskud paa Lastepladsen i Form af Forskudsfragt til Betaling af Klareringsudgifter. Vi tror, et Par Ord for i al Almindelighed at advare Kaptajnerne herimod vil være paa sin Plads, især nu da der er Vanskeligheder nok, saa man ikke skal skabe sig ny selv.

Fragtmarkedet.

Kun minimale Forandringer har fundet Sted i Ugens Løb, men Undertonen er overalt fast, og det er den almindelige Mening, at Fragterne vil paavirkes yderligere i gunstig Retning nu efter at Italien ogsaa er traadt ind i de krigsførende Nationers Rækker. Den italienske Tonnage er ret betydelig, og den vil antagelig for en stor Del blive benyttet af Regeringen til Transportbrug og saaledes blive unddraget det almindelige Marked. Den stadige Ødelæggen af Tonnage ved Torpedering og Miner samt de lange Op- hold ved Land, som den sejlede Tonnage gennemgaende for Tiden er udsat for, er Faktorer, som jo ogsaa bidrager til at reducere Tonnagen, altsaa til at stive Fragterne af. Laster er der nok af i alle Retninger, og det maa lades Rederne, at de forstaar at smede, medens Jernet er varmt. Blandt de sidste Befragtninger nævner vi:

Østen. Paa Dødvægtsbasis fra to Havne Filippinerne til to Havne Østkysten U. S. 82/6 pr. 1.—25. Juni. Fra Kalkutta 72/6 Dødvægt udsøgt Havn U. K., »net terms«, Juni. Bombay 55/ Dødvægtsbasis til Marseille, Juni. Bombay eller Kurrachee 50/ à 52/6 udsøgt Havn U. K., »net terms«, Juni—Juli.

Middelhavet etc. Bomuldsfrø Aleksandria 26/3 pr. 60 Kbf. London eller Hull, prompt. Erts 16/ Les Falaïse/Barrow (4,200), 12/6 Almeria/Glasgow (5,800), 9/ Hornillo Bay/Cardiff. Fra Huelva 12/6 Nordstaterne, »Tinto terms«, prompt. Fosfat 17/ Bona/Dublin (5,000), prompt. Jordnødder Saloum River/Marseille Fres. 100 (73,000 Kbf.) Juni. Salt 25/ Cadiz/Boca (Buenos Aires) (5,000), 22/6 à 23/6 Trapani/Vestnorge (2,000—3,000). Fra Bilbao for Erts betales 9/ Cardiff, 10/3 Newport, 11/6 Middlesbro eller Glasgow (2,500).

Nordamerika. Planker fra St. John N. B., Miramichi eller Bathurst 133/9 à 138/9 Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, 135/ fra Campbelltown, Juni. Sukker New York 47/6 Liverpool, 5.—15. Juni. Korn »Northern Range« 9/3 fransk Atlanterhavshavn, 9/6 Marseille, 1/ mere

fra Golfen, Juni. En prompt Damper sluttedes fra Baltimore til 10/3 Bayonne. Havreladning Newport News 6/9 London, Juni. Kul Baltimore eller Virginia 34/6 Montevideo, 35/ Buenos Aires eller La Plata, 37/ Rio Janeiro, 45/ Vestitalien, 45/ Piræus, 42/6 Norfolk/Tarragona. Tømmer fra Golfen 265/ River Plate, Maj—Juni, 248/9 Pensacola/Aarhus og Kjøbenhavn (850). Timecharter 14/6 à 15/ for 6 Maaneder, Levering og Tilbagelevering U. K. 25/ enkelt Trip, Levering nordlig U. S. Havn, Tilbagelevering Englands Vestkyst.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 67/6 U. K. 70/ fransk Atlanterhavshavn 72/6 Middelhavet prompt. Buenos Aires 67/6 U. K., Maj—Juni. Fra Bahia Blanca 70/ til fransk Atlanterhavshavn, prompt. Til Skandinavien 72/6 à 75/ fra San Lorenzo Grænsen pr. Juni, 70/ pr. Juli.

Østersøen. For skaaren Last fra Haparanda betales 45 Gylden til Rotterdam, fra en til to Pladser Sundsvall 80/ til London (950), Fres. 165 Barcelona (450), prompt. Props fra Göteborg 65/ pr. Std. til Østkyst Kulhavn.

Hvidehavet. Fra Archangelsk noteres 100/ D. B. til Glasgow, 102/6 à 105/ til London. Hvede Archangelsk/U. K. 20/ pr. Ton, Option Bordeaux 24/.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth c. 15/ Danmark (1,500—2,000), 17/ Sydsverig, 16/ à 16/6 Rouen, 25/ for Koks, 16/6 Bordeaux, 25/ Port Said, 27/6 Palermo (3,000), 30/ Genua eller Savona, 21/6 Las Palmas (2,200). Fra Hull 15/ Rouen (2,000—3,000). Fra Cardiff eller Newport 12/6 à 13/ Rouen, Fres. 16,50 Bordeaux (1,850), 20 Algier (2,800), 22 Marseille (3,800), 25/ à 25/6 Genua, Livorno eller Neapel, 22/6 Sierra Leone (3,800), 18/6 Las Palmas eller Teneriffa, 25/9 River Plate.

Skrevet den 25. Maj 1915.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til Storbritannien og Kontinentet ligger Markedet uforandret fast med flere Tilbud, ogsaa Isfragter, end tidligere, specielt til Østengland inkl. London, men det er kun faa Redere, som slutter paa disse Havne, og fra Bottenhavnene sluttes saa at sige intel.

Returfragter Vest fra er ligeledes uforandret fast, men Tønnen, særlig for Kul, er paa flere Havne meget lang. Fragtraterne for Kul fra Østkyst til Danmark er 18 à 20/ pr. Ton og til Østnorge 17 à 18/.

Angaaende de mindre Skibe er det stadig smaat bevendt med Forandringer. Af de nordtyske Pladser holder Stettin sig vedblivende godt og noteres omkring 6 à 7 M. Wismar meddeler kun at have Udlast til Raa til 5 M., og Lübeck noterer noget lignende, men synes at have færre Laster. Rostock er ikke videre livlig. Sverig har intet nyt af Interesse, og det samme gælder ogsaa Norge, som bl. a. har sluttet til Kjøbenhavn 6 Kr. Danmark er fra Provinserne lige sov, derimod er Kjøbenhavn meget livlig og har Mangel paa Tonnage; der sluttedes for Majs til Nykjøbing F. og Nakskov 15 Øre, Nykjøbing Sj. 16 Øre, Hvede til Svendborg 16 Øre, Ris i Sække til Odense 5½ Kr.

Fra Sø og Land.

Et Møde med en Undervandsbaad. En dansk Damper »Axol«, som ved Aarets Begyndelse ankom til Hobro havde haft et Møde med en tysk Undervandsbaad udfor Hanstholmen. Skibets Styrmand fortæller herom følgende: Vi var 15 Somil Nordvest fra Hanstholmen paa Røise fra Hull med 1,885 Tons Kul til Hobro. Jeg stod paa Broen. Det var fint Vejr. Pludselig ser jeg forude noget dukke op af Vandet, hvad der til min Forundring viste sig at være en Undervandsbaad. Da den var kommet helt op, hejste den det traadløse Telegrafnet, som ellers laa sammenfoldet langs Siden, og det tyske Flæg. Baaden var o. 200 Fod lang og kom op paa Siden af os og forlangte, at vi skulde standse. Vi parerede Ordre, hvorefter der kom to Mand om Bord og forlangte Skibets Papirer. Da det fremgik, at vi kom fra Hull, mente de to Tyskere, at vor Ladning var engelsk, og de vilde bemægtige sig baade Skib og Ladning, men

imidlertid gik den ene atter om Bord i Undervandsbaaden og satte sig i traadløs Forbindelse med de tyske Myndigheder.

Efter at vi havde ligget stille i to Timer, fik vi Tilladelse til at fortsætte Rejsen. Formodentlig havde de tyske Myndigheder svaret, at da Skib og Ladning var dansk, maatte vi passere. Den Mand, som var om Bord hos os, satte vi over i Undervandsbaaden, og vore Folk, som satte ham over, blev paa en venlig Maade trakteret med Vin og Cigarer. Det var mærkeligt at se, hvor nervøse de tyske Søfolk var; de rystede paa Hænderne og kunde næsten ikke holde paa en Pen. Livet i Undervandsbaaden tager anbenbart stærkt paa Nerverne. De fortalte, at de i tre Uger havde ligget i Farvandede omkring Hanstholmen og lidt meget under Snestormen. Efter nogen Tids Forløb afsejlede Undervandsbaaden, og vi kunde se, at den prægede en anden Damp, som kom længere ude. Derpaa fortsatte vi vor Vej mod Hobro, glade over at være sluppet saa billigt fra dette Møde med den tyske Marine.

Redningsbaade af Papir. Den japanske Kontreadmiral Yokoyama opfandt i sin Tid en Papirbaad, som skulde tjene til Redning af Besætninger paa Undervandsbaade. Han anvendte hertil Papir, det stærkeste og bøjeligste af japanske Trævler af Mulbert træet, og gjorde dette Papir vandtæt. Der anvendtes ikke mere end to Ark sammenklæbet og dette var tilstrækkelig stærkt til, at der kunde være en Mand i hver Ende af en saadan lille Baad. I flere Timer kunde en saadan Baad holdes under Vand uden at tage Skade. Hele Baaden kunde lægges sammen og staves bort, men kunde ogsaa tages frem og anvendes som en Luftkasse. Det hele lod sig stuve bort og fyldte ikke mere end en Kubikfod Rum, hvad der var absolut nødvendigt, naar den skulde anvendes i en Undervandsbaad, hvor der som bekendt er meget indskrænket Plads.

Statsskibs fart. Regeringen i Vest-Australien har for nylig solgt en Damp, som den for en Tid siden havde betalt med £ 16,000, for £ 6,000.

Medens denne Statsskibs fart afvikles, er man i Færd med at etablere en ny Statslinie for de australske Staters Regerings Regning mellem Fastlandet og Tasmanien og senere flere andre Steder, bl. a. til Europa. Foreløbig hindrer dog Kontrakter med Union Steamship Co. paa Ny-Zealand Planernes Realisation.

En heldig Flugt. En britisk Passager- og Lastebaad »Ortega« ankom i Januar Maaned til Liverpool fra Amerikas Vestkyst. Kaptajnen fortalte, at han var bleven jaget af en tysk Krydser, formodentlig »Leipzig«, den 19. September ved Kysten af Chile. Krydseren skød et skarpt Skud, men »Ortega« stoppede ikke. Den satte i Stedet for Kursen — med en Fart, som var større end paa Provturen — mod en Aahning i Landet og kom her ind i en ikke kortlagt Lagune, som imidlertid viste sig at staa i Forbindelse med Magellanstrædet. Til Søs turde Kaptajnen ikke gaa igen, og han besluttede sig derfor til at forsøge Magellanstrædet. En Baad blev sat ud, og medens denne roede foran med Loddet gæende, dampede »Ortega« langsomt efter. Paa denne Maade kom man frem til Magellanstrædet.

Da »Ortega« kom til Punta Arenas, laa der et Radiotelegram dér, hvori det hed, at »Ortega« var skudt i Sænk og at alle Mand var druknet.

I Atlanterhavet blev »Ortega« atter jaget af to Krigsskibe. Med yderste Fart tog den derfor Flugten, men Krigsskibene gik hurtigere, og efter de obligatoriske Kanonskud paa lang Afstand, var »Ortega« nødt til at stoppe.

Men hvem kan vel beskrive Kaptajnens og Mandskabets Glæde, da Krigsskibene viste sig at være de britiske Krydsere »Glasgow« og »Monmouth«!

En Bugserhage med Slippeindretning. Ingeniør J. Betkoi Kiel, har, i Følge »Deutsche Kleinschiffahrt«, konstrueret en Bugserhage med en Slippeindretning, som han har givet Navnet »Smietlos«. Hagen kan, efterat en Stotte der holder den i Stilling er lagt om paa Siden, dreje sig saaledes, at Sløbetrossen glider nd af den. »Smietlos«, paa hvilken der er udtaget Patent, udmærker sig ved sin simple Konstruktion, og er i Foraaret 1914 blevet prøvet i Overværelse af en Kommission af Fagfolk, der var traadt sammen paa Foranledning af »Verein Deutscher Seeschiffer auf kleiner Fahrt«. Hamburg-Amerika-Linien havde stillet en Sløbedamp med 600 HK. til Raadighed ved denne Prøve. Efterat en Staaltraadstrosse var blevet fastgjort til en Fortøjningspæl i Hamburgs Havn, trak Damperen først til med halv Kraft og forøgede lidt efter lidt Trækket til fuld Kraft. Derefter satte Opfinderen med en let Haandbevægelse Udlossningslinen i Bevægelse og Slippeindretningen virkede straks upaaklagelig, ved en Belastning af $7\frac{1}{2}$ Tons, endskønt det prøvede Apparat kun var indrettet til en Belastning af 5 Tons.

Trods den store Overbelastning var der ikke indtraadt nogen væsentlig Formforandring af Apparatet. En ubetydelig Bøjning af en

Bolt, som var uden Indflydelse paa Hagens nøjagtige Funktion, og som let lod sig ændre ved at anbringe en stærkere Bolt, var det hele. Hagen, der allerede er indført i Praksis, lader sig udløse i enhver Stilling.

Nybygninger, Køb og Salg.

Havareret Dampskib »Luba« af Lübeck er gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsom solgt til Thøger Andersen, Larvig, Norge. Købesummen andrager Kr. 15,500, Reparationen c. 70,000 Kr.

Gennem samme Firma og ved samme Køber er Motorsandsuger »Christian« af Kjøbenhavn solgt.



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 Skibsol 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: Amaliegade 32-34, Tlf. 4956.

Tuborg Øl
og *Tuborg Mineralvande*
kan paa Grund af deres ypperlige
Kvalitet og store Holdbarhed særlig
anbefales til Skibsproviant.

Tuborgs Depot: Amaliegade 32-34, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kjøbenhavn 18./5. — Amalienborg ank. Petrograd 28./11. — Brattingsborg pass. Gibraltar 12./5. — Borglum afg. Huelva 22./5. — Dansborg pass. Dover 17./5. — Elsborg afg. Algier 21./5. — Flynderborg ank. Burntisland 21./5. — Guldborg ank. Havre 23./5. — Gurra ank. Marseille 19./5. — Hammershus ank. Glasgow 21./4. — Harrildsborg ank. Kjøbenhavn 24./5. — Jelling ank. Rottordam 19./5. — Jomsborg afg. Gibraltar 18./5. — Jungshoved pass. Dover 11./5. — Jægersborg ank. Sunderland 16./5. — Kallundborg ank. West Hartlepool 22./5. — Kalo afg. St. John N. F. 21./5. — Klampenborg ank. Bathurst 17./5. — Kronborg afg. New York 21./5. — Lejre ank. Sharpness 24./4. — Næsborg ank. Kjøbenhavn 19./5. — Randelsborg ank. Seaham 22./5. — Rosenborg ank. Aarhus 20./5. — Silkeborg ank. Funchal 18./5. — Skanderborg afg. Herring Cove 19./5. — Skodsborg afg. St. John N. B.

13./5. — Spigerborg pass. Deal 17./5. — Stegelborg ank. Pærssborough 14./5. — Stjerneborg pass. Gibraltar 17./5. — Søborg ank. Kjøbenhavn 9./5. — Tuborg ank. Newcastle 22./5. — Taarnborg ank. Leith 23./5. — Ulfborg ank. Göteborg 22./5. — Uranienborg afg. Funchal 19./5. — Ørkind ank. Antilla 24./5.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, ank. Hull 24./5. — Johan Siom, Tannehek, ank. Methil 24./5. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Bandholm 17./5. — Russ, Petersen, ank. Kjøbenhavn 10./5. — Vladimir Sawin, Wittenkamp, ank. Miramichi 24./5. — Excellence Pleske, Boutrup, ank. Kirkwall 23./5. — Michail Ontchoukoff, Nielsen, afg. Aalborg 22./5. til Santes. — Generalkonsul Pallisen, Folkenberg, ank. Buenos Aires 12./5. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Pozzuoli 18./5. — Helmer Moreh, Christensen, ank. Miramichi 8./5. — Nawa, Dahl, ank. Miramichi 13./5. — Freja, Harboe, afg. St. Thomas 11./5. til Pernambuco. — Rota, Christensen, ank. Galveston 23./5.

Vesterhavet. Bodil, Nondal, pass. Kjøbenhavn 23./5. for Southampton. — Cito, Toft, ank. Immingham 23./5. — Dagmar, Sørensen, ank. Hull 24./5. — Ingør, Skon, ank. Reykjavik 24./5. — Anna, Winslow, ank. Valencia 24./5. — Polly, Mathiasen, ank. Malaga 24./5. — Nancy, Petersen, ank. West Hartlepool 22./5. — Thyra, Lund, afg. London 22./5. til Hull. — Karla, Nielsen, afg. London 21./5. til Immingham. — Ellen, Hansen, afg. Buriana 22./5. til Bristol. — Ulla, Hansen, ank. Sandsvall 23./5. — Olga, Christensen, afg. Almeria 24./5. til London. — Nordsoen, Nielsen, ank. Hudiksvall 23./5. — Rigmor, Uldal, ank. Hornösand 23./5. — Yrsa, Larsen, ank. Havre Rod 23./5. — Stella, Schiff, ank. Kjøbenhavn 23./5. — Nora, Jensen, ank. Kjøbenhavn 23./5. — Nerma, Madsen, ank. Sandsvall 22./5. — Børtha, Degn, afg. Kjøbenhavn 22./5. til Sandsvall. — Valborg, Jepsen, pass. Gibraltar 21./5. for London. — Johanne, Mikkelsen, ank. Grimsby 21./5. — Marie, Nielsen, ank. Bona 21./5. — Laura, Thøgersen, ank. Göteborg 21./5. — Hebe, Brinck, ank. Barcelona 21./5. — Fylla, Thomsen, ank. Stege 20./5.

Det Østasiatiske Kompagni. Panama afg. Panama 8./5. udg. — Annam ank. Kristiania 23./5. udg. — Bandon pass. Gibraltar 20./5. udg. — Fiona pass. Perim 20./5. udg. — Falstria afg. Panama 22./5. udg. — Chuupon pass. Gibraltar 21./5. udg. — Solandia ank. Norro Sundby 18./5. udg. — Tranquebar afg. Newcastle 18./5. udg. — Transvaal afg. Göteborg 22./5. udg. — Tongking afg. Suez 24./5. udg. — Siem ank. Aalborg 23./5. udg. — Arabien afg. Sabang 10./5. hjemg. — Magdala afg. Karatsu 19./5. hjemg. — Bintang ank. Kjøbenhavn 20./5. — Samui afg. St. Thomas 14./5. hjemg. — Pangan ank. Panama 4./5. hjemg. — Rhodesia ank. Kjøbenhavn 1./5. — Jutlandia ank. Colon 18./5. udg. — Natal afg. Port Pirie 19./5. hjemg. — Indien afg. Port Said 21./5. hjemg. — Oceana afg. San Thomas 21./5. hjemg.

Heimdal. Holga, Vaaben Hansen, afg. Blyth 12./5. — Martha, Christensen, ank. Pillan Mean 20./5. — Elna, Rathje, ank. Savona 18./5. — Therese, Pedersen, ank. Malmö 23./5. — Harriet, Larsen, afg. Oran 23./5. — Dagny, Therkildsen, ank. Oran 23./5. — Simone, Olsen, ank. Hull 3./5. — Joanne, Olsen, ank. St. Nazaire 20./5. — Vora, Riso, afg. Castellon 20./5. — Daisy, Jørgensen, afg. Tynen 15./5. — Bøtt, Leth, afg. Blyth 25./5.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk ank. Cardiff 12./5. — Anna Mærsk ank. Bordeaux 17./5. — Chassie Mærsk ank. Dakar 23./5. — Eleonora Mærsk afg. Rufisque 17./5. til Dunkerque. — Hulda Mærsk afg. Rouen 22./5. — Læna Mærsk afg. New York 19./5. — Læna Mærsk ank. Immingham 22./5. — Peter Mærsk afg. Cardiff 22./5. — Arnold Mærsk afg. Barcelona 23./5. — Elisabeth Mærsk afg. Tyne 15./5. til Gibraltar. — Johannes Mærsk ank. Rouen 10./5. — Polfarstjernen afg. Stornoway 15./5.

Brix Hansen & Co. John, Mathiasen, afg. Kjøbenhavn 23./5. — Thorvaldson, Olson, ank. Kjøbenhavn 21./5. — Nordpol, Nielsen, ank. Charleston 21./5. — Fanny, Nielsen, ank. Savannah 23./5.

Orion. Sirius ank. Stornoway 24./5. — Orion afg. Odense 23./5. til Immingham.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. Baltimore 30./4. til Malmö. — Gulfaxe, Petersen, afg. New York 15./5. til Kjøbenhavn. — Skinfaxe, Weichardt, ank. Aarhus 19./5. — Rimfaxe, Petersen, afg. Gjedser 24./5. til Tyno Dock.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Freja ank. Struer 23./5. — Rolf ank. Hartlepool 23./5.

Dania. Mary, Clansen, ank. Bathurst 23./5. — Ely, Sørensen, pass. Helsingør 23./5. for Sandsvall. — Nelly, Clansen, ank. Hull 22./5. — Lilly, Bang, pass. Carvoerro 20./5. for Hangesnd. — Alexy, Dulu, pass. Skagen 24./5. for Kjøbenhavn. — Dagny, Sørensen, ank. Nakskov 24./5.

Æro. Energi, Jensen, ank. Leith 19./5. — Erindring, Nielsen, ank. Kolding 22./5. — Enigheden, Jensen, ank. Kalundborg 21./5.

Sejlskibe.

Æro. Gertrud, Christensen, ank. Port Madoc 19./5. — R. Fabrieus afg. Styolius 19./5. til Oporto. — Solon, Eriksen, ank. Trawemünde 19./5. — Nielsine, Christensen, ank. Limhamn 19./5. — Haabet, Petersen, afg. Pontrioux 20./5. for Trom. — Malfridier, Hansen, ank. Kjøbenhavn 19./5. — Poseidon, Rasmussen, ank. Leiths Red 19./5. — C. M. Petersen ank. Kalmar 22./5. — Adole, Weber, ank. Trawemünde 21./5. — Haabet, Rise, ank. Göteborg 22./5. — Apollo, Albotzen, ank. Vasser 22./5.

Svendborg. Otto, Klug, ank. Svendborg 19./5. — Embla, Mikkelsen, ank. Nordfjord 19./5. — Valkyrieu, Hansen, ank. Reykjavik 19./5. — Olga, Rasmussen, ank. Aalborg 20./5. — Confidence, Monritzen, ank. Granton 17./5. — Emanuel, Larsen, ank. Isafjord 20./5. — Ludvig, Brandt, ank. Sunderland 20./5. — Agnes, Nielsen, ank. Dundee 21./5. — Falkon, Rasmussen, ank. Gærnsøy 21./5. — Marie, Hansen, ank. Kristianssand 22./5. — Triton, Jensen, ank. Halmstad 21./5. — Ariel, Ravnemose, ank. Newcastle 22./5.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 27. Maj 1915. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1914 (Fortsat). — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns uofficielle Børskurs.

Kjøbenhavns uofficielle Børskurs d. 26. Maj 1915.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Forenede Dampskibs-Selskab	146-146 ³ / ₄	147	147 ¹ / ₂
Danmark	161-157	163 ³ / ₄	165
Norden	166-168	172	173
Carl	192-190 ¹ / ₂	190	191
Dannebrog	225-227	223 ³ / ₄	224
Skjold	160-162	163	163 ¹ / ₂
Urania		81	85
Dampsk. af 1896	203 ³ / ₄ -202	203	204
Heimdal	185 ¹ / ₂ -186 ¹ / ₂	188	188 ¹ / ₂
Gorm	200-198 ¹ / ₂	197 ¹ / ₂	198 ¹ / ₂
Neptun	201-200	200	202
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	115	114 ³ / ₄	115
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk. l. Afđ. l. S.		—	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvn. Kreditf.		—	—
4 % — — — 2. Serie.		—	—
4 % — — — 1.		—	—
4 % Østitt. Kreditf.		—	—
4 ¹ / ₂ % — — — 7.		—	—
3 ¹ / ₂ % — — — 6.		—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.		3.	—

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		154	155
Privatbank	107 ³ / ₄ -108	107 ³ / ₄	108
Landmaudsbank	128	126	126 ¹ / ₂
Handelsbank		141	142
Kbhvn.s Laane- og Diskontobank		93 ¹ / ₄	97
Sukkerfabr.	285-284 ¹ / ₂	285	285 ¹ / ₂
Burm. & Wain	111 ¹ / ₂ -111 ¹ / ₂	111 ¹ / ₂	111 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	160 ¹ / ₂ -161	161 ¹ / ₂	161 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.			

Vekselkurser d. 26. Maj 1915.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	78.30	
London	18.30	
Paris	71.60	
Amsterdam	153.00	
Wien	59.00	

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden

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 Dampskibetsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Syrlige 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 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 bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

643. Sverrig. Trelleborg. Lystønde ombyttets midlertidig.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 20/313. Stockholm 1915.)

I Juni 1915 ombyttes den inderste Lystønde, der viser hvidt To-Lyp, midler-tidig med en Lystønde, som afvekslende viser hvidt og rødt Lys. 55° 21' 44" N. 13° 09' 13" E.

644. Sverrig. Bottniske Bugt. Gävle. Granskär SW. Karantæneplads. Rettelse til „E. f. S.“ Nr. 24/016.

(Svensk Kort Nr. 24.)

Observationspladsen A, B, C og D ligger ikke som tidligere opgivet, men

A ligger paa 60° 42' 38" N. 17° 16' 58" E.
B — — 60° 43' 00" N. 17° 17' 45" E.
C — — 60° 42' 50" N. 17° 18' 06" E.
D — — 60° 42' 24" N. 17° 17' 35" E.

645. Tyskland. Femer-Bælt og Femer-Sund. Besøjlning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 29/22. Berlin 1915.)

1. Med Hensyn til de tiltagende Vanskeligheder ved Lodstjenesten i Femer-Bælt er det nødvendigt at dele Trafikken fra 1ste Juni 1915 saaledes, at alle Handels-skibe med et Dybgaende af indtil 5 m, som skal fra den W.-lige Del af Østersøen til den E.-lige Del og omvendt, skal passere gennem Femer-Sund. Dybden i Femer-Sund er forøget til 6 m ved Middelvandstand.

2. Alle Skibe med større Dybgaende vil blive lodsede gennem Femer-Bælt som tidligere. For disse Skibe gælder den i „E. f. S.“ Nr. 05/2162 af den 31te Oktober 1914 bekendtgjorte Advarsel, der er udvidet med følgende Bestemmelser:

Ved Passagen gennem Femer-Bælt er den farlige Zone begrænset: a) mod Vest af Meridianen gennem *Wester-Markelstorf*; b) mod Øst af en Linie trukket i misv. ENE. fra *Burg Kirke* paa *Femern*.

3. Fra 1ste Juni 1915 indtil Bestemmelsen tilbagekaldes er der Lodstvang for alle Handelsskibe, som skal gennem Femer-Sund.

4. Lodsafgift kræves ikke.

5. Besøjlning af Sundet er kun tilladt fra 1½ Time efter Solopgang til ½ Time før Solnedgang. Gennemlodsningen skal være fuldført i dette Tidsrum.

6. Fartøjer, som ikke naar Indløbene i rette Tid, maas ankre mindst 2 Sm fra vedkommende Indløbs Anduvningstønde. Anduvningstønderne ligger paa følgende Steder:

Fehmarnsund West paa 54° 24' 09" N. 11° 03' 00" E.

Fehmarnsund Ost paa 54° 22' 42" N. 11° 10' 52" E.

7. Anvisninger fra den i Sundet stationerede Lodsdamper, fra dens Personal og fra de dervedende Krigsskibe skal straks følges.

8. Lods fra den i Sundet stationerede Lodsdamper faas ved at hejse Lodsflag. Lodsdamperen ligger ud for *Fehmarnsund Færgehavn*. Saa længe Damperen kan afgive Lods, fører den Lodsflaget paa Mastetoppen; kan den ikke afgive Lods, fører den Lodsflaget højest halvt i Top. Sejlskibe slæbes efter Lodsdamperens Skøn under Modvind uden Afgift.

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

646. Danmark. Store-Bælt. Indskærpelse af Bestemmelser.

Paa givens Foranledning indskræpes de i „E. f. S.“ Nr. 37/1909 af 7de August 1914 omhandlede Bestemmelser vedrørende Passage gennem *Store-Bælt*, og særligt henledes Opmærksomheden paa, at Sejlskibs gennem *Omø-Sund* er forbudt.

647. Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Marstal. Klørlyb. Dybde aftaget. Dybden i *Klørlyb* er nu kun 2,8 m Vand. *Klørlyb*: c. 54° 51' N. 10° 33' E. (Kort Nr. 157, 238, 241 og 243. Danske Lods Side 607. Havne-Lods Side 116.) (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 91/2059. København 1914.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

648. Sverrig. Kattegat. Göteborg—Marstrand. Fyr forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 19/300. Stockholm 1915.)

I Løbet af 1915 vil følgende Fyr blive forandrede:

1. *Björkö Södra* Fyr skal vise Et-Lyn hver 1 s.

2. *Björkö Norra* Fyr skal vise Lys med En-Formørkelser hver 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.

3. *Sälö* Fyr skal vise To-Lyn hver 6 s.

4. *Leksåar* Fyr skal vise To-Lyn hver 6 s.

5. *Ramholmens Södra* Fyr skal vise Lys med En-Formørkelser hver 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.

6. *Ramholmens Norra* Fyr skal vise Et-Lyn hver 1 s.

Björkö: 57° 44 1/2' N. 11° 40 1/4' E. *Ramholmen*: 57° 51 1/2' N. 11° 33 1/4' E. (Danske Lods, Side 243 og 244.)

649. Sverrig. Kattegat. Stora Dyrö. Fyr forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 19/301. Stockholm 1915.)

I den nærmeste Fremtid skal *Stora Dyrö* Fyr forandres til et hvidt, rødt og grønt Lynfy, der viser Et-Lyn hver 3 s. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger 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 uforstærket Lys. 57° 55' 31" N. 11° 36' 28" E. (Kort Nr. 211, 236 og 246. Danske Lods Side 242.) (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 77/2440. København 1914.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

670. Norge. Oplysning om Fyr.

Ifølge Meddelelse til Marineministeriet er følgende Fyr, som blev slukkede i August 1914, endnu ikke tændte: 1) *Leistenen*. 2) *Krukøymien*. 3) *Barkevig 2 Fyr*. 4) *Makkalassel*. 5) *Skindfeldtangen*. 6) *Torungerne*. 7) *Mærda*. 8) *Grønningen*. 9) *Olso*. 10) *Oldteren*. 11) *Skarva*. 12) *Helliso*. 13) *Holmengraa*. 14) *Huikjæla (Bølerene)*. Følgende Fyr, som blev slukkede i August 1914, er tændte igen: 15) *Torbjørnskjær*. 16) *Sandvikberget*. 17) *Strømtangen*. 18) *Torgauten*. 19) *Fuglehuk*. 20) *Færder*. 21) *Flekkerogabel*. 22) *Holtskjær*. 23) *Marstenen*. 24) *Joneholmen*. 25) *Hestskjær*. 26) *Stavenes*. 27) *Gjeitingen*. 28) *Grip*. 29) *Borøholmen*. 30) *Tyvelholmen*. 31) *Bejan*. 32) *Agdenes*. 33) *Fedje*. 34) *Kenn*. 35) *Slotterø*. 36) *Støjelbøskaget*.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 47/1001. København 1914.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Bogs Nr.

- N 984 *Frankrig:*
Instructions Nautiques. — Côte Ouest de France (De la pointe de Penmarc'h à la frontière d'Espagne).
† 882 Instructions Nautiques. — Côte Ouest de France.
R 4094 Abords de Bizerte.
R 4333 Cours de la Charente.

Tyskland:

Nautisches Jahrbuch für 1917.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 19/302. Stockholm 1915.)

- I. Fyret paa den N.-ligste af *Snöhölmarna* kommer til at staa paa 58° 02' 43" N. 11° 47' 51" E.
V. *Elgö Västra Fyr* skal vise Lys med En-Formørkelser hver 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s. 57° 55' 38" N. 11° 40' 15" E.
VI. *Elgö Östra Fyr* skal vise Et-Lyn hver 1 s. 57° 55' 38" N. 11° 40' 27" E.

651. Sverrig. Skagerrak. Bläckhall. Ainagrundet. Somærke udlagt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 20/317. Stockholm 1915.)

- En Stage er udsat paa 58° 18' 15" N. 11° 23' 55" E. ved *Ainagrundet SE*. for *Bläckhall*.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/21. København 1915.)

IV. N.-lige Ishav og Nordøsøen.

652. Rusland. Hvide Hav. Arkanjolsk. Oplysning vedrørende Havnon.

(„Bericht von Zeewaren“ Nr. 82/770. s-Gravenhage 1915.)

- Ifølge Meddelelse i det *hollandske* Blad „*Zeepost*“ af den 15de Maj d. A. er *Arkanjolsk* Havn udelukkende optaget af Forsendelser til den russiske Regering og derfor indtil videre lukket for almindelige Handelskibe. *Arkanjolsk*: 64° 30' N. 40° 40' E.

653. Norge. Helgeland. Luro N. Matskjærfjorden. Grund fundet.

(„Efterretninger for Søfarende“ Plakat Nr. 1. Kristiania 1915.)

- En Baee med 2 m Vand er fundet c. 600 m 13° (mislv. NNE.) fra *Matskjær* Baake. Baeen, som ligger omtrent midt i Farvandet mellem *Matskjær* og *Ytre Kæro*, falder stejlt af paa N-Siden og strækker sig c. 100 m i S-lig og SW.-lig Retning. *Matskjær* Baake: 66° 27' 17" N. 12° 52' 22" E.

654. England. Humber. Lodstvang.

(„Notice to Mariners“ Nr. 431. London 1915.)

- Indtil videre er den ydre Lods-Station ved *Humber* Lodseri i Nærheden af *Bull* Fyrskib.

Saa vel indgaaende som udgaaende Skibe skal gaa gennem *Sunk Roads* og *Hawke Roads* samt N. om *Bull* Fyrskib.

Alle Skibe, uden Hensyn til Dybgaende, Størrelse og Nationalitet, som kommer fra en Plads eller skal til en Plads oven for *Grimsbj*, skal tage autoriseret Lods paa Strækningen mellem den ydre Lods-Station og *Hull*.

I de officielle Nattimer og under Taage maa intet Skib være inden for 5 Sm fra *Spurn* Fyrskib.

Et Skib, som ikke kan faa Lods og naa sit Bestemmelsessted eller et Sted, hvor det er tilladt at ankre, før den officielle Nat begynder, bør ikke nærme sig *Humber*. Intet Skib, som venter paa Lods, bør ankre.

Bull Fyrskib: c. 53° 34' N. 0° 05' E. *Spurn* Fyrskib: c. 53° 34' N. 0° 13' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/329. København 1915.)

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

655. Frankrig. Roches de Porsal. Corn Carhai. Fyr midlertidig slukket.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 129/679. Paris 1916.)

- Paa Grund af Reparation er *Corn Carhai* Lynfyfyr slukket. Det kan midlertidig brænde til Forsøg. 48° 35' 13" N. 4° 43' 55" W.

656. **England. Liverpool Bugt. Queens Channel.** Vrag borttaget.
 („Notice to Mariners“ Nr. 409, London 1915.)
 Vraget af Dampnen *Blackrock*, der var sunket c. 280 m S. for Lystønde Q 2, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 53° 31' 42" N. 3° 14' 35" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 185/188. København 1913.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

657. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Frenchman Bugt. Turtle Island Ledge.** Klokketønde udlagt.
 („Notice to Mariners“ Nr. 18/1149. Washington 1915.)
Turtle Island Ledge Klokketønde 2 er udlagt i c. 16 m Vand ved Kanten af Grunden, som strækker sig SW. i fra *Turtle Island*. 44° 21' 05" N. 68° 06' 08" W.
658. **Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Jamaica Bugt. Nova Scotia Bar.** Fyr forandret.
 („Notice to Mariners“ Nr. 18/1152. Washington 1915.)
Nova Scotia Bar Fyr er forandret til at vise rødt Lys. I øvrigt uforandret. c. 40° 35' N. 73° 52' W.
659. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Baltimore. Main Channel.** Afmærkning forandret.
 („Notice to Mariners“ Nr. 18/1155. Washington 1915.)
 1. *Cut-off Channel* Tønde 14 K er ombyttet med en Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 9 s., Blink 3 s., Mørke 6 s.
 2. *Brewerton Channel* Tønde 24 er ombyttet med en Lystønde 8 B, der viser rødt Et-Blink hver 9 s., Blink 3 s., Mørke 6 s.
 3. *Brewerton Channel* Lystønde 7 B, der viser hvidt Et-Blink hver 9 s., Blink 3 s., Mørke 6 s., er udlagt lige over for Lystønde 8 B, 208° (misv. SW. 7/8 S.) fra *Cut-off Channel* Bagfyr og 127° (misv. SE.) fra *Fort Carroll* Fyr.
 4. *Turning Tønde 21* er ombyttet med *Fort McHenry Channel* Lystønde 1 M, der viser hvidt Et-Blink hver 9 s., Blink 3 s., Mørke 6 s.
Fort Carroll Fyr: 39° 12' 51" N. 76° 31' 12" W.
660. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Hampton Roads. Willoughby Bugt.** Afmærkning forandret.
 („Notice to Mariners“ Nr. 18/1160. Washington 1915.)
 1. *Willoughby Bay* Tønde 1 er flyttet c. 130 m S. efter og ligger nu 186° (misv. S. t. W.) fra *Old Point Comfort* Fyr og 243° (misv. WSW.) fra *Fort Wool* Flagstang.
 2. *Willoughby Bay* Tønde 2 er inddraget.
Old Point Comfort Fyr: 37° 00' 06" N. 76° 18' 24" W.
661. **Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Currituck Sund. Fyr Flyttet.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 18/1161. Washington 1915.)
 Baakefyr Nr. 5 er flyttet c. 90 m i Retning 245° (misv. W. t. S. 3/4 S.) til den modsatte Side af Drejet ved den ny gravede Kanal. Fyrbaaken er nu sort. 36° 28' 42" N. 76° 00' 15" W.
662. **Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Currituck Sund. North Landing Floden. Baake opført.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 18/1162. Washington 1915.)
North Landing River sorte Baake er opført i c. 1 m Vand 3° (misv. N. 3/4 E.) fra Baakefyr Nr. 2 og 42° (misv. NE. 1/8 E.) fra Baakefyr Nr. 1, som ligger paa 36° 35' 36" N. 76° 03' 37" W.

663. **Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Pamlico Sund. Great Island.** Fyr forandret.
 („Notice to Mariners“ Nr. 18/1163. Washington 1915.)
Great Island Fyr er forandret til at vise hvidt Et-Lyd hver 3 s., Lyd 0,3 s., Mørke 2,7 s. 35° 17' 40" N. 76° 14' 06" W.

664. **Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Bogue Sund. Morehead City Channel.** Fyr tændt. Sømærke inddraget.
 („Notice to Mariners“ Nr. 18/1165. Washington 1915.)
Morehead City Channel røde, faste Fyr, ved den første Bøjning af Kanalen, er tændt. 34° 43' 02" N. 76° 42' 13" W.
Morehead City vandret stribede Stage er inddraget.

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

665. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston Bugt.** Fyr tændt.
 („Notice to Mariners“ Nr. 17/1092. Washington 1915.)
 Følgende Fyr er tændte:
 1. *Galveston Bay Channel* røde, faste Fyr Nr. 2 A. Rød Fyrbaake i c. 2 m Vand paa E.-Siden af den gravede Kanal ovenfor *Red Fish Bar*, omtrent midt mellem Fyr 2 og 4. 29° 34' 12" N. 94° 55' 18" W.
 2. *Galveston Bay Channel* røde, faste Fyr Nr. 4 A. Rød Fyrbaake i c. 1 m Vand paa E.-Siden af den gravede Kanal ovenfor *Red Fish Bar* mellem Fyr 4 og 6, og paa N.-Siden af Passagen *Cedar Bayou Gap*. 29° 39' 12" N. 94° 58' 11" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/488. København 1915.)
666. **Brasilien. Coroa Lavandeira Rev NW. Rev.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 406. London 1915.)
 Et Rev (Sand og Korall) med c. 7 m Vand er rapporteret c. 2 Sm 96° (misv. ESE.) fra *Cabeço do Oliveira*. Revet er antagelig af ringe Udstrækning, men det er endnu ikke undersøgt. 4° 53 1/4' S. 36° 11' W.
667. **Brasilien. Abrolhos Roeks. Skærr.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 386. London 1915.)
 Omtrent 1/2 Sm 233° (misv. WSW.) fra Fyret paa *Oen Santa Barbara* er der fundet flere Skærr med 8 à 10 m Vand. Betegnelsen for Ankerpladsen paa dette Sted bør udlægges af Kortene. 17° 57 1/2' S. 38° 42' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

668. **Albanien. Valona Bugt. S. Nicolò di Saseno. Fyr tændt. Baake.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 120/274. Genova 1915.)
 Paa Taget af en hvid Bygning paa Kysten ved Inderenden af Molen er tændt et rødt, fast Fyr. Lyset er synligt i Pejlinger fra 149° til 259°. Flaumens Højde: 7 m. Synsvide: 2 1/2 Sm. 40° 30' 00" N. 19° 17' 12" (østerrigsk Kort Nr. 30). Paa Molehovedet staar en hvid Baake med Ballon.
669. **Libyen (Tripolis). Derna. Ras Boahsch. Oplysning om Fyr.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 120/278. Genova 1915.)
 Fyret paa Kap *Ras Boahsch* viser hvidt Et-Blink hver 30 s., Blink 3 s., Mørke 27 s. 32° 45' 00" N. 22° 39' 45" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/188. København 1914.)

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øec.

No. 380. Sumatra, West Coast—Mentawi Islands, South Pagi Island. (1) Vekens bay—Existence of shoals. Position. (a) At a distance of 2⁷/₁₀ miles, 56° N, 56° E. Mag., from the easterly rock on Lennep reef. Lennep reef, lat. 3° 07' S., long. 100° 27¹/₂' E. (b) At a distance of 18¹/₁₀ cables, 83° N, 63° E. Mag., from the easterly rock on the Lennep reef. Depth. 6 fathoms (sand and stones) in each case.

(2) Vekens bay approach—Existence of a reef. Position (approximate). Lat. 2° 56' S., long. 100° 35' E. Depth. 2 fathoms, with 3 fathoms at its northern end. Remarks. The extent of the reef has not been determined, and "(posn. approx.)" is to be placed against it on the charts. Variation. Nil. (Notice No. 380 of 1915, dated 4th May.)

Charts affected. No. 2761, Chinguk bay to the Strait of Sunda (1), (2), with plan (1). No. 748 b, Indian ocean, northern portion (2). Publication. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 388.

No. 417. Korea, East Coast. Kueisamun Kutchii—Rock reported southward of. Position. At a distance of 2⁷/₁₀ miles, 146° (S. 28° E. Mag.), from Tyo souu. Lat. 37° 58¹/₂' N., long. 128° 46' E. Depth. 1¹/₂ fathoms. Remarks. The depth of 6¹/₂ fathoms shown on the charts in the foregoing position is to be expunged, and the symbol for a rock with a depth of less than 6 feet substituted. Variation. 6° W. (Notice No. 417 of 1915, dated 13th May.)

Charts affected. No. 882, Chukupen bay to Saou Kutehi. No. 2347, Nipon, Kiusiu and Shikoku, &c. No. 2459, North-west Pacific ocean, &c. Publication. E. C. Korea and Siberia, &c., Pilot. 1913, page 98.

No. 425. Japan—Kiusiu, Beppu Bay. Oita—Lights established on new jetties. Position. North jetty Lighthouse, lat. 33° 15¹/₄' N., long. 131° 35¹/₄' E. Details. The accompanying reproduction of a portion of chart No. 651 shows in red the positions of the North and West jetties, together with the lights which have been recently established thereon. Remarks. The visibility of the fixed white light on the mole is 8 miles, as shown in the reproduction. The two Light-buoys, which formerly marked the works in progress, have been withdrawn. Note. Further details concerning these new lights will be found in Section VIII. of the Weekly edition of Admiralty Notices to Mariners (for week ending 15th May 1915). (Notice No. 425 of 1915, dated 14th May.)

Charts affected. No. 651, Bungo channel. No. 2875, Naikai (Seto Uchi) or Inland sea. No. 1648, Osumi karkyo to Oshima. No. 2347, Nipon, Kiusiu and Shikoku, &c. No. 358, Western coasts of Kiusiu and Nipon. Publications. List of Lights, Part VI, 1915, Nos. 1938 a and 1938 b. Japan Pilot. 1914, page 394.

No. 428. Eastern Archipelago—Flores Island. Rinja island, north coast—Decreased depth over shoal. Former Notice. No. 127 of 1913. Position. In the channel southward of Panitia island. Lat. 8° 36' 24" S., long. 119° 45' 08" E. on chart No. 3756. Depth. 3¹/₂ fathoms, instead of 6¹/₂ fathoms as reported in the former Notice. Remarks. The shoal, which consists of coral and stones, is about ⁷/₁₀ cables long in an easterly and westerly direction and half a cable in width. Note. The note "Not examd. (1915)," shown on the charts against this shoal, is to be expunged. (Notice No. 428 of 1915, dated 15th May.)

Charts affected. No. 3756, Linta and Molu straits. No. 1636, Lombok to Flores. Publication. Eastern Archipelago Pilot, Part II., 1913, page 255.

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.

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. —

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindselev, Vesterangade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027.

Amaliegade 30.

Øbro 125 n.

Kompasser

efter
Lord Kelvins System
eget Fabrikat.

Spritkompasser
E. S. Ritchie & Sons
originale
samt af eget Fabrikat

Baadskompasser
(Sprit og tørre)
Kasse eller Hus med
Lampe.

Azimutinstrumenter

Pejletøtter

Kikkertø
dobbelte og lange

Sextanter og Oclanter
med og uden
Kew Certifikat

Reparationer
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.



Walkers

originale
Lodde- og
Loggeapparater
Fuldfarts

Loddemaskiner

Loddespil

Loddewire
(enkelt og dobbeltnaet)

Barometre

Hydrometre

Cilnometre

Megaphoner

Parallellinealer

Passere

Forstørrelsesglas

Lanterner

med og uden Certifikat

Morses Signallanterner
in. m.

Reparationer
udføres.

Damp- og Seilskibe.

Forbindelse søkes med redere og salgsbureauer for kjøp og salg av skibe.

Norsk Skibssalgsbureau,
Fredriksstad, Norge.

(H. O. 583.)

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskølligt.
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 8 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 Lodsar. 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 betales 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 -	Lodspenge, 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 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.
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 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 Slinger 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 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 Speidterfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.

	Resejlingsforhold 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.	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 Skibbrug 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 Vanddybde. Gode Resejlingsforhold, 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 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 Træskibbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibsmedie. 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 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 7,3 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 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 her-værende 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.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 20 Fod 6,3 m 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 Kølhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jernbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugser-afgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{2}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværke-penge For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissennærme-re Regler for Varer, der indføres efter Indførselen gennemføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugsøres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø.. Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, 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, moderne 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 1,8 - 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 Attale.	7 Øre pr. Hektol. for Vand til Maskinbrug.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæjbassin, 137 m bredt. Maskinværksted, Køhaling-plads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jernbanespor langs begge 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 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.	Staa-skibsbyggeri og Reparationsværft, mange Køhaling-pladser 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 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. Havne-pladsen er belyst. Jernbanespor langs den største Del af Bolværkerne.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebøje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: 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. Vandværkvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havne-plads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Køhaling-plads og Skibsbyggeri.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nakskov.	Indtil Slots 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 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 Kølhalingsplads, 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 Skibeafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodsere. 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 Lødningsmodtageren.	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 $\frac{1}{2}$ ' alt eng. Maal.
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-hørende 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.	Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
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 $\frac{1}{4}$ 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. Lodsene 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, Kølhalingsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thybøren-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 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 Kølhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Seen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odens. 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.	Jernbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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.
Præsto.	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.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen 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, Kølhalingssplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejsøværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 80 Fod Vand. I Havnen ved Bolværkerne 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 Træsksbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingssafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jernbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværkerne 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, Kølhalingssplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jernbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bueserbaade.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværkerne indtil 22 Fod. Bolværkehøjden 5 à 8 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. 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 besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træsksbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskskibe 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. 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, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

M. Clausen, København K.

Havnegade 47.
Telefon Central 1269.

Anbefaler:

Clarke, Chapman & Co. Ltd.'s
anerkendte

Højse- og Ankerspill, Capstans og Styremaskiner (alt saavel damp- som elektrisk drevne). Sleutens 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.



BRASSO
FLYDENDE
METAL
PUDSE-EXTRAKT.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde
udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Støvedor.
Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

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.

Dam & Svensson, Skeppsmåklare,
Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.
Befragtnings- & Havariagenter.
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.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og
Speditør

Gent, Belgien.

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlf. Adr.: Telefon: 3224.
Tonnage. Telefon: 3244

ZOOB. HAVE

i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872)

anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

Remington,

eneste Skrivemaskine med

Key Set Tabulator,
ny epokegørende Opfindelse.

L. Kristensen, 27, Vestergade.

LANDMANDSBANKEN

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

Husk

Petersen-Faxe's HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af lærdigsyede 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 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.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frøderikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensens

Mejeriet Pasteur

Odense,
Danmark.

Oliemalerier

af Damp- eller Sejskibe. I kunstnerisk
og korrekt Udførelse under Garanti af
fuldstændig Lighed, ogsaa efter Foto-
graf- eller Prospektkort i hver Situation,
som ønskes. Pris for Form. 76 x 54 cm
uden Ramme 30 Kr. 00 x 90 cm 40 Kr.
Mange smukke Referencer. Betaling efter
Overenskomst.

Jul. Gregersen, Marinemaler.
Flensborg, Kongegade 17.

Berg & Larsen

Nyhavn 52, København,

og

Chr. Schjorbaeks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120



Forlang altid
Otto Mønsted's
OMA
PlanteMargarine



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.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Forlang

overalt

CHRISTIAN THEIL

Mindegade 1, Aarhus,

anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.

Bedste Brød. Største Rahat

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til D. F. O. S.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens Jernstøberi & Maskinfabrik

Teff. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts-
kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Telf.
76 Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspill og 76
Motorlosseapil.

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.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“. 5—100
Billig Drift — Solid — Driftssikker. HK

A/s **„VØLUND“.**
Blegdamsvej 32. København N.

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt **Skibsarbejde** udføres.

Vildersgade 46. København. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 187.

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og
midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværks-
arbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved
Henvendelse til

Entreprenør **F. HINRICHSEN,**
Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,
Telef.: 6917 6918 Grønningen Nr. 1 — København. Ekspertlager
i Frihavn.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. Kvæthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. København K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie

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

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 Statubanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:

EngHAVEVEJ. V. H. C. ØrstedSvej 46, 1ste Sal
Telefon 6821. Telegramadr.: „RAKET“, København. Privattelefon Havn 2383.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreækviperling.

Alt garanteret smuk Paaening og 1ste Klassees Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

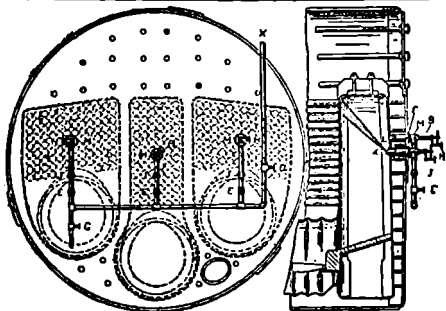
Nr. 22.

Kjøbenhavn, Torsdag den 3. Juni 1913.

22. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS

Billige i
Anskaffelse.



Anbringes fast i den bogeste 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 Høkkammerdørene. Hvorved undgaa 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 Nyttøevirkning.

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

TELEFONER.
1403 — 1405
3053 — 3073

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
Petrograd, Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



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



65 Kr. Preisler
Kjøbmæglergade 13.

Adr.:
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

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 Kobbersmedie.

Krømtapaksler 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“.

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.

Vilhelm A. Bang, *

Vesterbro 3 (Pænoptikon). 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

Telegramadresse

C. Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197



S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
aabelator alg med alt til Foget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

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

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlg. Adr.: 3224.
Tonnage. 3244.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“

Telefon 7262.

Anden Inspektør.

Et herværende Rederi søger en saadan. En teknisk uddannet Mand med Søfart og nogen Kontorerfaring vil blive foretrukket. Billet nrk. „Anden Inspektør 4655“ med Oplysninger og Lønfordring modtager Sylvester Hvide Bureau, Nygade 7.

Slagterforretningen
„JØMSBORG“
ÅRHUS, vis å vis Hullebroen.
Alt Kød og Deltkatesevarer til
Skibsproviantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester,
Nierneste Slagterforr. ved Havnen.

TIVOLI

Sommersæson fra 8de Maj til 12de
Septbr. 1915.

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. Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karuseller, 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).

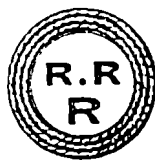
Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staalstrandstougværks-Fabrik
Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staalouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



C. K. HANSEN.

KØBENHAVN.

∴ DAMPSKIBSRHEDER ∴

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.
BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet „DANNEBROG“,
Dampskibsselskabet „NEPTUN“ og
Dampskibsselskabet „AF 1896“.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse
af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.
Faae i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blaukensellers Eftf.,
Mr. William Jensen, Toldbodvej.
Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uldbundet Ekspil.

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
Bunker-
depot.

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT

Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat
ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver
autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.
ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

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

Wiese & Co.,

Lissabon.

Skibsmæglere & Saltexportører.

Bunker Kul.

Billigste Priser.

(Største flydende Kullager).

Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder ordinær Generalforsamling Lørdagen den 19,
Juni d. A., Formiddag Kl. 10, i Nykøbing, Mors.

Dagsorden m. m. vil nærmere blive bekendtgjort.

Svendborg, den 29. Maj 1915.

P. B. V.

C. P. LUND,
Formand.

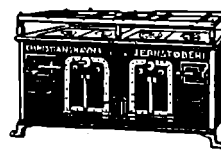
DE FORENEDE JERNSTØBERIER

AFDL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS'
BAGE'
OVNE

KABYS KOMFURER
I ALLE STØRRELSER



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

Damp- og Seilskibe.

Forbindelse søkes med redere og salgsbureauer for kjøp
og salg av skibe.

Norsk Skibssalgsbureau,
Fredriksstad, Norge.

(H. O. 563.)

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn. Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.

Telefon 97.

Telegramadr.: „Neptun“.

Kjøbenhavn, den 3. Juni 1915.

Efter »Nationallidende« har vi optaget omstaaende Artikel med Overskriften »Den mindre Sejlskibsfart truet«, skrevet af Sekretæren for »Dansk Sejlskibs-Rederiforening for mindre Skibe«. Der paakaldes deri Almenhedens Sympati for de mindre Sejlskibe under de nuværende vanskelige Forhold, der er en Følge af Krigen. Med denne Tanke kan vi selvfølgelig kun sympatisere, og det skulde glæde os, om baade Staten og den danske Handelsstand overalt, hvor den har Brug for Tonnage, vil støtte de danske Skibe, hvor det er muligt. Der nævnes imidlertid i Artiklen nogle Tal, som er meget overdrevne og anføres nogle Bestemmelser angaaende Kystfarten i vore Nabolande, om hvilke det gælder, at der endnu ikke har kunnet skaffes Vished for deres Rigtighed. I denne Anledning kan derfor anføres følgende:

Naar det i den nævnte Artikel siges, at der her i Landet findes hjemmehørende c. 2,500 mindre Sejlskibe og Baade under 100 Tons (som forudsættes at gaa i Fragtfart) med 2 til 4 Mands Besætning og repræsenterende en Værdi af omtrent 5 Millioner Kroner, saa kan det oplyses, at »Danmarks Handelsflaade«, i Følge »Statistiske Efterretninger« for September 1914, angiver Tallet paa samtlige danske Sejlskibe og mindre Motorskibe paa over 4 Registertons, ved Slutningen af 1913, til 2902, og da der af disse var optaget 1109 paa Registrerne over Fiskerfartøjer, saa bliver det hele Tal af egentlige Fragtskibe ikke fuldt 1800. Af disse kan vel Halvdelen henregnes til større Skibe og Skibe, som ikke er bundet til Fragtfart i de hjemlige Farvande, deriblandt Stenfiskerfartøjer, Lodsartøjer, Lystkultere o. f. a. Tallet paa de Skibe, om hvilket det gælder, at de er beskæftiget i den hjemlige Fragtfart, bliver saaledes maaske ikke over 900, og Værdien af dem kan, hvis man antager, at deres Gennemsnitsstørrelse er 25 Tons og regner dem som halvgamle Skibe, sættes til højst c. 3 Millioner Kroner eller noget derunder, og altsaa ikke til 5 Millioner Kroner.

At Tyskland skulde have forbeholdt Farten mellem tyske Havne for tyske Skibe, og at Sverig kun tillader Transport af udførselsforbudte Varer mellem svenske Havne med svenske Skibe, haves der, saavidt os bekendt, ingen Vished for. Ved Forespørgsel til »Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart« har vi bragt i Erfaring, at Repræsentationen har forsøgt at skaffe disse Spørgsmaal oplyst, men at det endnu ikke er lykkedes at faa Vished for disse Paastandes Rigtighed.

Det er muligt, at Krigen har bragt nogle flere hollandske Skibe til at søge op her til vore Farvande end ellers, men saa kommer her maaske til Gengæld nogle færre tyske Skibe. At ogsaa vore smaa Sejlskibe er af Betydning for Tilgangen af Søfolk er imidlertid indlysende, og at et betydeligt Antal af vor Somandsstand finder sit Erhverv ved disse Skibe og har anbragt sin Kapital i dem, er ligeledes rigtigt. Det vil derfor kun være naturligt, om man fra alle Sider yder dem, at den Støtte man formaar.

Diesel-Motorskibenes Fremtid. Den kendte Skibstekniker, Overingeniør, Dr. Scholz i Hamburg har i et tysk Fagblad skrevet en længere Afhandling om det for den danske Skibsbygningsindustri saa vigtige Spørgsmaal: Stordieselmotorskibene, deres Økonomi og deres Fremtid. Dr. S. fastslaar bl. a., at af de indtil Sommeren 1914 byggede c. 50 store Diesel-Motorskibe har kun de af Burmeister & Wain byggede vist sig fuldt driftssikre. Han nævner endvidere, at det er lykkedes Burmeister & Wain i Forbindelse med et Par store, engelske Selskaber at sikre sig et Areal i Californien med en aarlig Oljeproduktion af 300,000 à 400,000 Tons. Til Sammenligning af Økonomien mellem en Damper og et Motorskib jævner han Resultater, opnaaet ved Rejser med henholdsvis Motorskibet »Christian X» og den moderne Damper »Uckermark«. Begge Skibe gjorde 11.4 Knob; Rejserne var næsten lige lange, nemlig 27½ Dage i Soen og 28 Dage i Havn. Motorskibet brugte for 10,710 Mark Olje, Damperen for 19,730 Mark Kul. Lønningerne androg for Motorskibet 3,774 Mark, for Damperen 5,070 Mark. Forrentning og Amortisation for Motorskibet androg ialt 40,984 Mark, for Damperen 43,970 Mark eller 2.57 og 2.74 Mark pr. Ton Displacement. De Vanskeligheder, der hidtil har været med Hensyn til Reparationer, kan nu betragtes som værende i det væsentlige fjernet.

Vi har modtaget Beretning for Stiftelsen Georg Stages Minde for Aaret 1914. Af denne fremgaar det, at der indkom 167 Ansøgninger om at blive antaget som Elever i Skoleskibet paa dets Togt i 1914. Af disse Ansøgere valgtes 80 efter den Regel, at de ældre og bedst anbefalede Drengene toges først. Gennemsnitsalderen for de 80 Elever var ved Antagelsen 15 Aar og 1 Maaned. Elevernes Hjemstavn var: Kjøbenhavn 27, Østifterne 30 og Jylland 23.

20 Elever fik den ensartede Paaklædning for 40 Kr., 3 Elever fik Tojlet frit. Efter Togtet har flere Elever, der trængte dertil, faaet Tæpper, Skibskiste m. m. som Foræring.

Skibets Fører var Kaptajn C. A. A. Myhre.

Eleverne modte om Bord den 2. April. To Dage efter lagde Skibet ud i Sundet, hvor det opholdt sig c. 1 Maaned. Senere gik det Nord om Sjælland til Storebælt, hvor Station holdtes ved Kerteminde og Nyborg. Den 2den Juni afsejledes til Visby. Paa Hjemvejen besøgte Christiansø og Ronne Havn, hvor der afholdtes Øvelser sammen med det bornholmske Redningsvæsen i Brugen af Raketapparater. Herfra sejledes gennem Storebælt til Aarhusbugten. Den 9. Juli ankom Skibet til Sundet.

Den 17. Juli begyndte Nordsotogtet. I Skagerak knækkede St. St. Langsaling under Krydsning, og det blev nødvendigt at holde ind til Kristianssand for at reparere. Den 2. August ankom Skibet til Leith Red, efter først at være bleven stoppet af engelske Orlogsmænd. Fra Liverpool modtoges her Efterretning om, at der ikke i Øjeblikket var Hyre at faa for Eleverne, og da Krigen mellem Storbritannien og Tyskland imidlertid brød ud, afsejledes allerede den 4. August fra Leith. Efter en heldig Overrejse ankom Skibet den 9. August til Helsingors Red.

Paa Grund af Krigsforholdene lagde Skibet allerede den 12. August ind i Flaadens Leje.

Togtet afsluttedes den 22. August uden at en eneste Elev var forhyret, da Sejlskibsfarten var saa god som standset. Følgen var, at flere Elever tog Hyre med Dampskibe, men i Løbet af Efteraaret bedredes Forholdet, og efterhaanden har Stiftelsen afsendt 43 Elever til Liverpool, hvor de, trods de vanskelige Forhold, ved Hr. Johan Vogts Hjælp og Imodekommenhed fra Det forenede Dampskibsselskab alle har faaet Hyre med Sejlskibe.

Danske Dampere torpederet. Reuters Bureau meddeler: Den danske Dampere »Betty«, Dampskibsselskabet Hejmdal, er den 26. f. M. bleven torpederet i Nordsøen. Besætningen er bleven indbragt til Shields.

»Betty«, der var paa Rejse til Blyth med en Ladning Kul, blev uden Varsel torpederet. Damperen begyndte straks at synke. Kaptajnen og Besætningen, der udgjorde 21 Mand, blev reddet af den svenske Dampere »Waldemar«.

Dampskibsselskabet Hejmdal har modtaget følgende Telegram fra Kaptajn Leth paa den torpederede Dampere: »Betty« torpederet Onsdag Kl. 9 Fm., sunket 132 engelske Mil Øst ½ Nord for Longstone. Alle Mand reddet og landsat Tynen.

Desværre har samme Skæbne ramt Firmaet C. K. Hansens Dampere »Søborg«, der den 30. f. M. om Formiddagen er bleven torpederet 55 Sm. udfør Longstone ved Farne-Island. Besætningen er reddet.

Antagelig vil Regeringen, saasnart Omstændighederne ved disse Tilfælde er klarlagt igennem Søforhør, ufortøvet gøre Skridt til at rejse Erstatningskrav overfor rette Vedkommende, som har forarsaget disse Ulykker.

Red.

Blokade erklæret. Rom. 27. Maj. Agenzia Stefani meddeler: Da den italienske Regering er af den Anskuelse, at nogle Havne paa den albanske Kyst anvendes til hemmelig Provantering af Østrig-Ungarns mindre Skibsenheder, har den den 26. f. M. erklæret følgende Strækninger blokerede: 1) den østrig-ungarske Kyst fra den nordlige Grænse til den montenegriske Grænse mod Syd, deri indbefattet alle Øer, Havne og Bugter.

2) den albanske Kyst fra den montenegriske Kyst mod Nord til Kap Kephel, dette medregnet, mod Syd.

Skibe, der tilhører venligsindede eller neutrale Magter vil af den Øverstkommanderende over Flaaden faa en bestemt Frist til at forlade Blokadezonen. Mod Skibe, der forsøger at passere Spærrelinien mellem Kap Otranto og Kap Kephel eller virkelig passerer den, vil der blive gaaet frem i Overensstemmelse med international Ret og bestaaende Overenskomster.

(Ritz. Bur.)

Varetrafikken paa Genuas Havn. I Følge Indberetning til Udenrigsministeriet fra den kgl. Konsul i Genua har den italienske Regering for at raade Bod paa den Ophobning af Varer, der siden Krigen Begyndelse har fundet Sted i Genuas Havn og bevirker betydelige Forsinkelser af de Havnen anløbende Skibe, ved en Forordning af 27. April indført forskellige Bestemmelser med Hensyn til Varetrafikken paa Genuas Havn.

Blandt andet bestemmes det, at Modtagere af Varepartier inden disses Ankomst til Genua skal angive deres Destinationssted, for at der inden Ankomsten kan træffes Foranstaltning til videre Befordring.

Endvidere gives der Havnebestyrelsen Ret til paa Vareejernes Regning at bortfjerne Varer, der i 14 Dage har henligget paa Kajen eller i Havnevæsnets Magasiner, og sende dem til en anden indenlandsk Havn, ligesom der gives Statsbanerne Ret til at opmagasinere Varer, til hvilke der ikke findes Plads i Havnen, paa Stationer inde i Landet.

Varer, der ikke af Modtageren er skaffet bort inden Udløbet af 3 Maanedre, anses for abandonnerede og kan sælges af Myndighederne.

Meddelelse fra Udenrigsministeriet. Engelsk Kontrabandeerklæring. I Følge telegrafisk Indberetning af 28. f. M. fra det kgl. Gesandtskab i London har den britiske Regering til Listen over ubetinget Kontrabande føjet:

Toluol og Toluolblandinger, hvad enten de er uddragne af Kultjære, Petroleum eller noget andet Raastof.

Drejebænke og andre Maskiner eller Maskinværktøj, som er anvendelig ved Fremstillingen af Krigsammunition.

Landkort og Planer over Steder, som enten hører til de Krigsførendes Territorium, eller som ligger indenfor de militære Operationers Omraade, i en Maalestok af højst 4 Mil til en Tomme og fotografiske eller andre Gengivelser i en hvilken som helst Maalestok af saadanne Landkort eller Planer.

I Punkt 4 af Liste 1 i Bekendtgørelsen af 23. December f. A. udgaar Ordene: »og alle andre metalliske Salte.«

Horfroolje er gjort til betinget Kontrabande.

Stødt paa en Mine. Den danske Dampere »Ely« af Esbjerg, tilhørende Dampskibsselskabet Dania, Kaptajn N. Sørensen, er den 27. f. M. paa Rejse fra Skotland til Sundsvall stødt paa en Mine og sunket udfør Söderarm. Damperen havde omkring 2,000 Tons Stenkul om Bord. Alle Ombordværende reddedes i Baadene og blev efter 2 Timers Forløb optaget af Damperen »Victoria« af Oscarshamn og derfra overført til et svensk Vagtskib, der om Aftenen indkom til Norrtelje. Damperen, der efter Styrmandens Udsagn var 1,100 Tons stor, sank i Løbet af 6 Minutter. Intet blev reddet, end ikke Skibspapirerne. Stedet, hvor Ulykken skete, var omtrent det samme, hvor den svenske Dampere »Hernodia« fornylig stødte paa en Mine. Kaptajnen paa »Ely« meddeler, at Ulykken skete i en Afstand af 7 à 8 Sømil Øst for Söderarm. Vejret var meget smukt.

Krigen. Udenrigsministeriet meddeler:

I Følge Telegram til Udenrigsministeriet fra Gesandtskabet i Stockholm tilraader den svenske Lodsstyrelse, i Anledning af Minefaren i Södra Kvarnen, Ålandshavet og Farvandet udfør Stockholms Skærgaard. Søfarende at benytte indenskærs Sejløbene i Öregrunds Skærgaard og indenskærs Sejløbene mellem Arholma og Landsort.

For at undgaa Forsinkelse bør vedkommende Lodspladser i god Tid anmodes om Lods.

Strandet Dampere. Til Lloyds Bureau telegraferes fra Cromer: Den danske Dampere »Bodil«, tilhørende Dampskibsselskabet Vesterhavet, er paa Rejse til Southampton den 26. f. M. strandet paa Middle-Starshoro-Grundene og fuldstændig slaaet til Vrag. Besætningen er reddet.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1914.

(Fortsat.)

Til de foregaaende Poster skal Repræsentationen i forbigaaende bemærke, at det ikke er den ganske klart, om Vedligeholdelsesomkostningerne for Skibe m. m. skal opføres under § 6 under Punkt a eller Punkt e; men i og for sig er dette jo ogsaa ligegyldigt; de er, som det vil ses, her opført under Punkt e.

(Fortsættes efter »Effert« for Søfarende.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

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

»Efterretninger for Søfarende« omfatter *Europa, Amerika* E.-Kyst, *Afrikas* W.-Kyst, *Middelhavet*,
Sorte Hav og *Azovske Hav*. »Efterretninger for Søfarende« udgaar ugenlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske*
Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigono-
metrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvitilde 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
sækkeligt, tilføjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.**

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Maaned-Udgaven af »Efterretninger for Søfarende« for Máj 1915. Abonnementspris 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanednumre faas for 25 Øre paa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

671. Sverrig E.-Kyst. Advarsel mod Miner.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 21. Stockholm 1915.)

Paa Grund af Minefaren i *Södra Kvarnen, Atlants Hæv* og Farvandet uden for *Stockholm* Skærgaard tilraades det de Søfarende at gaa indenskærs i *Öregrund*s Skærgaard samt i Farvandet mellem *Landsort* og *Arholma*. For at undgaa Forsinkelise ved at vente paa Lods, bør man i Tide forlange Lods gennem vedkommende Lods-Station.

672. Sverrig. Ölands Södra Rev. Lys- og Fløjtetønde ikke paa Station.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 21. Stockholm 1915.)

Lys- og Fløjtetønden *Ölands Södra Rev* er ikke paa Station. 56° 06' 00" N. 16° 23' 30" E.

673. Sverrig. Bottniske Bugt. Gävle. Karskär. Fyr tændt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 21/399. Stockholm 1915.)

Ved *Karskär* er tændt 2 røde, faste Ledefyr, som holdt overet i Pejling 180°; leder mellem Prikkerne i Løbet ind til *Karskär*. *Karskär Södra* Fyr, Bagfyret, staaer paa 60° 40' 57" N. 17° 16' 45" E. Flammens Højde: 11 m. Fyret vises fra Sulfat-fabrikken. *Karskär 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. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 77/2335. København 1914.)

674. Sverrig. Bottniske Bugt. Gävle. Skräddarhallan. Fyr forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 20/311. Stockholm 1915.)

I Løbet af 1915 vil *Skräddarhallan* Fyr blive forandret til at vise To-Blink hver 6 s. I øvrigt uforandret. 60° 46' 00" N. 17° 21' 47" E.

Nr. 6 viser rødt Lys; det staaer 65° (misv. E. t. N.) fra *Bird Island* Fyr og 174½° (misv. S. ¾ W.) fra Kanten af *Cedar Point*.
Nr. 7 viser hvidt Lys; det staaer 63½° (misv. E. t. N. 1/8 N.) fra *Bird Island* Fyr og 175° (misv. S. ¾ W.) fra Kanten af *Hog Neck*.

Nr. 8 viser rødt Lys; det staaer 54½° (misv. E. t. N. 7/8 N.) fra Kanten af *Wenauet Neck* og 157° (misv. S. ¾ E.) fra *Mashnee Island* venstre Kant.

Nr. 9 viser hvidt Lys; det staaer henholdsvis 49½° (misv. NE. t. E. 5/8 E.) og 158° (misv. S. ¾ E.) fra sidstnævnte Punkter.

Nr. 11 viser hvidt Lys; det staaer 207° (misv. SW. 3/8 S.) fra *Tobby Island* venstre Kant og 306° (misv. NW. 1/2 N.) fra *Tobby Island* højre Kant.

Nr. 10 viser rødt Lys; det staaer 69° (misv. E. 3/4 N.) fra *Mashnee Island* venstre Kant og 136° (misv. SE. t. S. 3/8 S.) fra *Mashnee Island* højre Kant.

Nr. 13 viser hvidt Lys; det staaer 55° (misv. E. t. N. 7/8 N.) fra *Hog Island* venstre Kant og 128° (misv. SE. 5/8 S.) fra *Onsel Island* venstre Kant.

Nr. 12 viser rødt Lys; det staaer 50½° (misv. NE. t. E. 3/4 E.) fra *Hog Island* højre Kant og 94½° (misv. E. t. S. 5/8 S.) fra *Onsel Island* venstre Kant.

Nr. 15 viser hvidt Lys; det staaer henholdsvis 42½° (misv. NE. t. E.) og 88½° (misv. E. t. S. 1/8 S.) fra sidstnævnte Punkter.

Nr. 17 viser hvidt Lys; det staaer henholdsvis 39½° (misv. NE. 3/4 E.) og 77° (misv. E. 1/8 S.) fra sidstnævnte Punkter.

Nr. 14 viser rødt Lys; det staaer henholdsvis 44° (misv. NE. t. E. 1/8 E.) og 178½° (misv. S. t. W. 1/8 W.) fra sidstnævnte Punkter.

Bird Island Fyr: 41° 40' 10" N. 70° 43' 04" W.

691. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. Scotland Fyrskib atter udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 19/1247. Washington 1915.)

Scotland Fyrskib er atter udlagt, og Reservefyrskibet er inddraget. 40° 26' 39" N. 73° 55' 10" W.

(Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 19/412. København 1915.)

692. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston. Vraglystønde ombyttet med en Stumptønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 19/1253. Washington 1915.)

Lys- og Klokketønden, der laa ved Vraget af Skonnerten *Frederick W. Day*, over hvilket Dybden nu er 9,4 m, er ombyttet med en Stumptønde. 32° 35' 58" N. 79° 39' 55" W.

(Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 23/608. København 1915.)

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

693. Dansk Vestindien. St. Thomas. The Sound. Grund rapporteret.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 127/672. Paris 1915.)

Den *franske* Krydser *Condé* har ganske let rørt Grunden c. ¾ Sm 162° (misv. S. t. E. 3/8 E.) fra *Two Brothers*. Dybden paa Stedet antages at være 7,5 m, men hvenken Grundens Beliggenhed eller Dybden paa den kan opgives nøjagtigt. *Two Brothers*: 18° 20' (42") N. 64° 49' (03") W.

(Kort Nr. 265.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

694. Tyrkiet. Havne lukket for Passagortrafik.

Ifølge Meddelelse fra den kgl. *danske* Gesandt i *Konstantinopel* har den *tyrskiske* Regering lukket Havnene *Marmaris* og *Fethië* for Passagertrafik.

675. Sverrig. Bottniske Bugt. Umeå. Uddybningsarbejder.

(„Underrøttelser for sjøfarande“ Nr. 21. Stockholm 1915.)
Under Uddybningsarbejderne i *Storån* i *Umeå Ålv* er der truffet følgende Bestemmelser:

1. For Dampere, som skal op til *Umeå*. Naar Fartøjet passerer *Ön S-Pynt*, skal det give 2 lange Stød med Dampfløjen; saafremt en hvid Skive vises fra E.-Gavlen af Karantænebygningen neden for Kirken, er et Fartøj for nedgaaende i *Storån* øvre Del. Det nedgaaende Fartøj skal afventes saaledes, at Fartøjerne passerer hinanden neden for Åde Prikkepar regnet oppe fra. Dette Prikkepar staar c. 300 m oven for Lazarethroen.

2. For Fartøjer, som afgaar fra *Umeå*. Senest 15 Minutter før Afgang fra Kajen, skal Fartøjet underrette Havnekontoret derom, og det maa ikke forlade Kajen, før det har faaet Tildelse dertil.

Ön S-Pynt: 63° 48' N. 20° 19' E.

676. Sverrig. Bottniske Bugt. Norströmsgrund. Fyrskib atter udlagt.

Ifølge Telegram fra Lodskapskajnen i *Umeå* er *Norströmsgrund* Fyrskib atter udlagt. 65° 07' 55" N. 22° 19' 54" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/575. København 1915.)

677. Sverrig. Bottniske Bugt. Rödskallen. Fyr tændt.

(„Underrøttelser for sjøfarande“ Nr. 21. Stockholm 1915.)

Rödskallen Fyr er atter tændt. 66° 19' 00" N. 22° 21' 50" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/575. København 1915.)

678. Finland. Finske Bugt. Viborg Distrikt. Boistö. Lystønde flyttes.

(„Underrøttelser for sjøfarande“ Nr. 8. Helsingfors 1915.)

Ved Skibsfartens Begyndelse 1915 vil *Boistö* Lystønde blive flyttet, saaledes at den kommer til at ligge ved Vageten med S.-lig Topbetegnelse, som i 1914 blev udlagt paa c. 60° 19' 28" N. 26° 31' 48" E. omtrent midt i Farvandet S. for den saakaldte *Baltic* Grund. Farvandet kan paa dette Sted passeres af Skibe med højst 4,4 m. Positionen svarer til *danske* Kort; lægges 1' 12" til Lgd., svarer den til *russiske* Kort 1346. (Kort Nr. 155.)

679. Tyskland. Pillau. Tønder flyttet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 30/926. Berlin 1915.)

Grunden paa N.-Siden af *Pillauer Hafvime* er tiltaget mellem Tønderne 5 og 6. Disse to Tønder er derfor flyttet ud indtil c. 20 m fra Baakehimen. Man skal holde S.-Siden af Farvandet her. Tønde 5: 54° 37 1/2' N. 19° 54 1/4' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1228. København 1914.)

680. Tyskland. Greifswalder Öie E. Vrag almærket.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 31/1033. Berlin 1915.)

Et Skib er sunket i 12 1/2 m Vand c. 1 1/2 Sm 76° (misv. E. 1/2 N.) fra *Greifswalder Öie* Fyr. Masterne er over Vandet. Ved Vraget er udlagt en Vraglystønde, som viser grønt Lys med En-Formærkelser hver 5 s., Lys 4 s., Mørke 1 s. Synsvidde: 6 Sm. Lystønden har E.-lig Topbetegnelse. 54° 15 1/2' N. 13° 58' E.

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

681. Sverrig. Sundet. Kullen. Taagesignal forandret.

(„Underrøttelser for sjøfarande“ Nr. 19/299. Stockholm 1915.)

Naar *Kullen* Fyr atter tændes, er Taagesignalet forandret. Signalet vil blive givet med en Sirene, der giver To-Stød hver 1 m., 56° 18' 06" N. 12° 27' 11" E.

(Kort Nr. 136, 180, 210, 211, 247 og 248. Danske Lods Side 253.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 77/2437. København 1914.)

682. Danmark. Store-Bælt. Nyborg-Fjord. Lindholm-Grund W. Lystønde atter udlagt.

Lystønden *Lindholm-Grund W.* er atter udlagt. 55° 17' (27") N. 10° 48' (46") E.

(Fyr-Bort. Nr. 204.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/888. København 1915.)

683. Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Marstal. Vene-Grund. Sømærke udlagt.

En Vager med rød Stage og 2 opadvendte Koste, *Vene-Grund SE.*, er udlagt i 4 1/2 m Vand paa 54° 52' 16" N. 10° 34' 4" E.

(Kort Nr. 157, 228, 241, 243 og 251. Danske Lods Side 605. Som-Fort. Side 67.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 24/824. København 1915.)

684. Danmark. Lille-Bælt. Wedellsborg-Hoved—Assens. Besejling.

Den i „E. f. S.“ Nr. 10/622 af 10de August 1914 omhandlede Vejledning af det *danske* Vagtskib i Farvandet mellem *Wedellsborg-Hoved* og *Assens* vil herefter blive rdet af dertil autoriserede Lodsere uden Udgift for Skibstартen. *Wedellsborg-Hoved*: c. 55° 22' N. 9° 47 1/2' E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

685. Sverrig. Kattegat. Hallands Väderö. Taagesignal forandret.

(„Underrøttelser for sjøfarande“ Nr. 19/299. Stockholm 1915.)

Naar *Hallands Väderö* Fyr atter tændes, er Taagesignalet forandret til et Knaldsignal, Et-Knald hver 5 m., 56° 27' 00" N. 12° 32' 50" E.

(Kort Nr. 136, 211 og 247. Danske Lods Side 253.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/1038. København 1914.)

686. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand.

I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved *Middel-Hojvande*: Paa *Haareklen* 2,8 m, i *Søhlandeholm-Løb* 2,7 m, i *Gaaschohm-Løb* 2,3 m, i *Svanholm-Løb* 1,7 m, i *Kobbø-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.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

687. Frankrig. Noirmoutier. Goëmonhour. Sømærke flyttet.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 129/680. Paris 1915.)

Det sorte Sømærke med en Cyhinder paa Toppen, *Goëmonhour*, som var væljet, er erstattet af et lignende Sømærke, der staar 250 m N. for det gamle. Ny Plads: 46° 59' 12" N. 2° 12' 07" W.

688. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Bugt. Baker Island—Cape Cod Canal. Strygeforetagernder.

(„Notice to Mariners“ Nr. 19/1239. Washington 1915.)

Indtil Udgangen af September 1915 foretages Strygninger efter Undervands-hindringer langs Kysten fra *Baker Island* til *Cape Cod Canal*. Wren kan være over 2 Sm lang. Den kan passeres undtagen mellem de slæbende Fartøjer og den Bøje, som er tæt ved disse. Man skal passere tværs paa Wren. Iventuelt kan der være udlagt smaa Spir-tønder med røde og sorte Flag; disse er Skibstартen uvedkommende. *Baker Island*: 42° 32' N. 70° 47' W.

689. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Boston Fyrskib.

Fyr og Taagesignal forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 19/1240. Washington 1915.)

Omtrent den 20de Juni 1915 forandres *Boston* Fyrskib til at vise 1 hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 12 Sm. Taagesignal vil blive givet med en Sirene, der giver Et-Stød hver 20 s., Stød 3 s., Pause 17 s., 42° 20' 22" N. 70° 45' 26" W.

690. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bugt. Cape Cod Canal. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 19/1245. Washington 1915.)

Channel Light Lymfyr Nr. 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 og 17, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., er tændte.

Nr. 5 viser hvidt Lys; det staar 65° (misv. E. t. N.) fra *Bird Island* Fyr og 103 1/2° (misv. SE. t. E. 1/2 E.) fra *Great Hill Point* venstre Kænt.

Endskønt det ligger noget udenfor det Spørgsmaal, der skal behandles, mener Repræsentationen, at det er heldigt her at omtale Punkt 5 — ordinære Afskrivninger — noget nærmere, idet der formentlig tiltrænges nogen større Klarhed paa dette Punkt end den i Vejledningen — Artikel 6. Punkt 1 Noten — indeholdte. Denne Vejledning udtaler nemlig, at der for Skibe er indrømmet en Afskrivning af indtil 5 pCt. af Værdien, i visse særlige Tilfælde noget derover. Denne Bestemmelse er ret uklar, idet der ikke anføres, hvilken Værdi der regnes med. Det mest rationelle vilde være, at Afskrivningerne afhang af Skibets Værdi som Nybygning. Der kan formentlig ikke være Tale om at regne med den øjeblikkelige Værdi, ej heller med Anskaffelsesværdien, forsaavidt Skibet er anskaffet som gammelt. Ved Fastsættelsen af Afskrivningsprocenten maa der lages Hensyn til, om Skibet anvendes i almindelig Fragtfart eller i speciel Fart, hvad enten dette er Passagerfart eller anden særlig Fart, f. Eks. med Fragt af Erts, Olje, i Frugtfart eller lignende.

For en almindelig Fragtdamper vilde Repræsentationen anse en Afskrivningsprocent paa 4 pCt. af den oprindelige Værdi for nogenlunde passende.

Den Norm for Maksimum af Afskrivningens Størrelse, der, saavidt Repræsentationen bekendt, af Skattemyndighederne er fastsat, nemlig 5 pCt. af Skibenes oprindelige Værdi med Fradrag af det til Klassifikationer medgaaede Beløb, forekommer ikke Repræsentationen ganske rationel.

Af flere Grunde foregaar et Skibs Depreciation ikke ganske jævnt. Dels kan jo Rejser, foretagne et Aar, slide mere paa et Skib i sin Helhed end Rejser et andet Aar. Dels bestaar et Skib af forskellige Dele: Staalskroget, Træarbejdet, saasom Dækkene, Garneringen, Apterungen m. m., endvidere af Hovedmaskinen, Hovedkedlerne og Hjælpemaskiner, saasom Anker- og Lastespil, Ventilationsmaskiner, Frysemaskiner etc. samt Hjælpekedler; og for hver enkelt af disse Dele vil Depreciationen være forskellig. Eksempelvis kan nævnes, at det ikke er ualmindeligt, at et Skib, der bruges intensivt i Løbet af sin Levetid, vil kunne udslide 2 Sæt Hovedkedler, ligesom det ikke er ualmindeligt, at et Skib i Løbet af sin Levetid faar sit Trædæk, sin Garnering o. s. v. fornyet. I Almindelighed kan det antages, at Staalskroget har en Levetid, der er $2\frac{1}{2}$ Gange saa lang som Kedlernes og Træudstyrets og 33 pCt. større end Maskinens Levetid. — De af Skattemyndighederne tilladte Afskrivninger bør imidlertid foregaa jævnt efter ensartede Regler og være Udtryk for den jævnt foregaaende Værdiforringelse uden Hensyn til, at Skibets Værdi, naar en eller anden Fornyelse finder Sted, eller et eller andet større Vedligeholdelsesarbejde foretages, øjeblikkelig forøges.

Udgifterne til Klassifikation betyder nu i Virkeligheden ikke andet end Vedligeholdelsesudgifter. Klassifikationsselskaberne er som bekendt opstaaet som et Appendix til Skibsassurance-selskaberne. De udviklede sig paa Grundlag af de spredte Besigtigelsesinstitutioner, som Assurance-selskaberne anvendte for at sikre sig, at de Skibe, som de havde i Risiko,

var bleven vel byggede og vedligeholdte. Da Assurancevirksomheden udviklede sig til at omfatte mange forskellige Selskaber, knyttede til hverandre ved gensidige Interesser, var det naturligt, at der blev fastsat bestemte Regler for Skibes Bygning og deres Vedligeholdelse.

(Fortsættes.)

Den „mindre Sejlskibsfart“ truet.

Efter »Nationaltidende« gengiver vi nedenstaaende Artikel af Sekretæren for »Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe«.

Medens Krigen — vel nok til en Del Forundring for mange — har skabt Konjunkturer for Dampskibsfarten og maaske den større Sejlskibsfart saa gode, som man ikke har kendt dem i Mands Minde, er der en Del af den danske Skibsfart, for hvilken Krigen har haft ganske den modsatte Virkning, nemlig den mindre Sejlskibsfart.

Der findes hjemmehørende her i Landet c. 2500 mindre Sejlskibe og Baade under 100 Tons og med Besætninger fra 2 til 4 Mand og repræsenterende en Værdi paa omtrent 5 Millioner. Denne Flaade findes spredt over hele Landet, omend et større Antal af Skibene horer hjemme paa bestemte Pladser.

I disse Tider er Arbejdsfeltet indsmævret. Østersøen er næsten lukket. Tyskland har forbeholdt Farten mellem tyske Havne for tyske Skibe. Sverig tillader kun Transport af udførselsforbudte Varer mellem svenske Havne med svenske Skibe. Dette har tvunget de Skibe, som ellers søger deres Erhverv paa fremmede Kyster, til at blive herhjemme og saaledes øge den allerede haarde indbyrdes Konkurrence.

Men ikke nok hermed. Efter at Kystfarten mellem Holland og Tyskland er bleven mindre paa Grund af Krigen, er et ikke ringe Antal hollandske Skibe søgt op i vore Farvande, hvor de yderligere øger Overskudet af Tonnage og skærper Konkurrencen.

Og her har de en Fordel fremfor danske Skibe, idet deres Driftsomkostninger og Udgifter i det hele er mindre end de danske Skibes. Skibet er deres Hjem. Familien deres Besætning. Intel Under derfor, at de kan underbyde deres danske Konkurrenter, som tvunget af den haarde Nød kæmper for at holde Fragten oppe paa en nogenlunde Højde, saa de kan forrente den Kapital, som oftest en laant, der er anbragt i Skibet. Og denne Fordel benytter Hollænderne sig af til det yderste og søger paa enhver Maade at trænge sig ind fremfor de danske Skibe.

Mon det ikke under de vanskelige Forhold, der nu hersker, kunde være nogen Grund til fra danske Forretningsfolks Side at vise, at Talen om Samfølelse og Nationalitet virkelig er mere end smukke Talemaader. Og mon der ikke fra Statens Side kunde tænkes paa — saaledes som de andre Lande har gjort — i nogen Maade at gøre, hvad gøres kan, for at ikke dette Erhverv helt skal gaa til Grunde. Nogen Betydning som opdragende for vor Somandsstand har det dog, rent bortset fra dets erhvervsmæssige Betydning.

Det er første Gang, dette Erhverv offentlig paakalder Støtte, hvilket maaske dog kunde tyde paa, at der nu er nogen Trang dertil. Og man bør erindre, at der her er Tale om den Del af vor Somandsbefolkning, som udelukkende har anbragt deres Kapital i Skibsfarten. Enkeltmandsrederier, hvor all hviler paa den enkelte, som ejer Skibet, og for hvem Tab betyder Ruin.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Klareringsgebyr i Riga.

Et norsk Skib lastede i Riga en Ladning Trælast for Manchester, og var i Følge Certeparti fri for russisk Adressekommission, der i Riga, som bekendt udgør 20 Kopek pr. effektiv indtaget »Last«. I Følge samme Paragraf i Børsusancerne har Adressaten Ret til at beregne 10 Kopek pr. effektiv indtaget »Last« for Skibets Klarering inklusive »Jarlik etc.« Ved Jarlik forstås den Garanti, Mæglerne maa give Toldboden, for at Afgifterne bliver betalt og ligesaa de Toldstraffe, som maatte blive paalagt Skibet. Rederen havde ikke paa Forhaand truffet noget Arrangement med Mæglerne, som forøvrigt tillige var Befragtere. Mæglerne beregnede sig i Henhold til Børsusancerne et Klareringsgebyr af 10 Kopek pr. Last eller Rbl. 127.50. Efter hvad de forklarer, maatte de betale dette Klareringsgebyr til andre, saaledes at ingen Del deraf kom dem selv til Gode. Ved Siden af Klareringsgebyret beregnede de Rbl. 35.00 som »agency«, uden at de har oplyst, hvad det er for andre Forretninger, de har besørget for Skibet, samtidig med at Rederen oplyser, at Mægleren intet andet har gjort end at klarere Skibet og at foretage alt, hvad dermed staar i Forbindelse. Et Gebyr af 10 Kopek for effektiv indtaget »Last« er selvfølgelig et overdrevent Gebyr for det Arbejde, som udføres. At Mæglerne i Følge Overenskomst med andre ikke selv kan beholde disse 10 Kopek pr. »Last« eller en Del deraf, vedkommer ikke Rederiet, og kan ikke forpligte det til at betale mere end efter Usancerne.

Det forekommer Foreningen, at naar som her et Skib er frit stillet med Hensyn til Valg af Mægler til at besørge Klareringen, saa vilde det være det hensigtsmæssigste, om Rederen paa Forhaand træffer Aftale med vedkommende Mægler om det Gebyr, der skal betales for Udførelse af Skibets Forretninger. Kun paa den Maade vil Rederiet fuldt ud komme til at nyde godt af Certepartiets Bestemmelse om, at Skibet skal være fri for russisk Adresse. Træffes ingen Bestemmelse, anses Mæglerne i Følge Usancerne og Kutyne berettiget til at beregne sig først de 10 Kopek for Klarering og yderligere et passende mindre Honorar for Udførelse af Skibets øvrige Forretninger.

Fragtmarkedet.

Forandringerne i Ugens Løb er kun smaa, og i de fleste Retninger er baade Befragterne og Rederne lidt tilbageholdne for Øjeblikket. Grundtonen er dog fast helt igennem. Der sluttedes bl. a. sidst som følger:

Østen. Ris Rangoon 85/ Marseille, 86/ fransk Atlanterhavshavn, Juni. Paa Dødvægtbasis fra Bombay 61/3 til 2 Havne U. K. pr. Juni. Paa »net terms« fra Kurrachi 50/ Basis udsøgt Havn U. K. Juni—Juli. Singapore/Marseille 2,500 Tons Damper. Lumpsum £ 10,000, prompt.

Middelhavet. Erts 14/ La Calera/Glasgow (4,200), 9/6 Porman/Newport (3,300), 9/ Hornillo Bay/Cardiff (3,500). Salt Port Said 17/ Calcutta (6,000). Fosfal Fres. 22 Sfax/Nantes (3,400). Erts fra Huerva 13/6 f. d. til Nordstaterne, »Tinto terms«, prompt. Fra Bilbao sluttedes til 9/ Cardiff, 9/9 Newport Dok, 10/9 Tynedok, 11/6 Middlesbro (3,000).

Nordamerika. Planker 136/3 à 137/6 fra Canada til Englands Vestkyst. Petroleum New York 70 Cents til 4 Havne Australien, Option 73 Cents 6 Havne Ny Zeeland, (150,000 Kasser) Juni. Sukker fra New York 50/ udsøgt Havn U. K., prompt. Tungt Korn Nor-

thern Range 8/9 à 9/ fransk Atlanterhavshavn, 10/6 à 11/ Skandinavien. Fra Baltimore eller Newport News betales 8/ pr. Qr. Havre til Vestitalien, Juni. Kul Baltimore eller Virginia 31/ à 32/6 River Plate, 45/ Piræus, 40/ for 4 Rejser til spansk Middelhavshavn (5,000), at begynde Juni. For Oljekager noteres 50/ à 55/ paa Netto Charter fra Golfen til Danmark eller Sydsverig. — Tommer fra Golfen 265/ River Plate (650), Juli. Timecharter 30/ Dødvægt, Levering nordlig U. S. Havn. Tilbagelevering U. K., prompt, enkelt Trip. Transatlantisk Fart 14/ à 15/ Levering og Tilbagelevering U. S. 3—6 Maanedere.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen c. 65/ U. K., 70/ fransk Atlanterhavshavn, 70/ à 75/ Skandinavien, Juni—primo Juli. Bahia Blanca 70/ Australien, Juni. Santa Fé 71/ fransk Atlanterhavshavn, Juni.

Østersøen. Fra Sverig for skaaren Last Hll. 40 à 45 til Holland, omkring 90/ til London, 87/6 D. B. B. og Floorings til Sharpness. For vaad Træmasse c. 20/ Sundsvall til Englands Østkyst.

Hvidehavet. Raterne holder sig omkring 100/ for skaaren Last til U. K. alt efter Ladningens Komposition og Lossehavnen.

Kulfragterne. Fra Tyne eller Blyth omkring 15/ à 16/ til Danmark (1,500—2,000 T. Baade), 18/ à 20/ Sydsverig, 22/ Gelle eller Stockholm (2,000), 18/6 à 18/9 Rouen (1,700—1,800), 20/ Gibraltar (2,000), 21/ Oran (3,500), 22/ à 22/6 Algier (2,200), 25/ Malta (1,900), 30/6 Genua eller Savona. Fra Hull 17/ à 17/6 Rouen (2,800). Fra Cardiff eller Newport 14/3 Rouen, 15/6 Lissabon, 22/6 Port Said (5,600), 30/ Neapel (7,000), 32/6 Genua, Savona eller Spezzia (3,000), 25/ Monte Video, 25/9 River Plate.

Skrevet den 1. Juni 1915.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe ligger Markedet lige uforandret. De nordtyske Pladser viser ikke nogen særlig Interesse, navnlig i Betragtning af den overordentlig lave Kurs, og de fleste Skibe foretrækker derfor indenrigsk Sejlads. Her er det stadig Kjøbenhavn, som optager ikke saa faa Skibe til ret gode Rater; saaledes sluttedes for Majs til Svendborg 17 Øre, Kjøge 13 Øre, Nykjøbing Sj. 16 Øre, Risfodermel til Bandholm 4 Kr. Udsigten er god for den nærmeste Fremtid, da der stadig kommer Importdampere baade med Korn og Oljekager, ligesom ogsaa de derværende Oljemøller anvender en Del Tonnage.

Generalforsamlinger.

Det kgl. oktr. Seassurance-Kompagni

har afholdt Generalforsamling med Højesteretssagfører A. smussen som Dirigent.

Næstformanden, Direktor H. Ostenfeld, mindede under Forsamlingens Tilslutning afdøde Overretsassessor V. Meyer, der i 23 Aar havde været Medlem af Kompagniets Bestyrelse.

Direktor V. Baastrup aflagde Beretning, hvori det hedder: Medens den første Halvdel af Aaret 1914 for den almindelige Søforsikrings Vedkommende forløb i det hele paa ret normal Vis, var November og December Maanedere mindre heldige. Udbrudet af den store Krig har selvfølgelig paavirket Søforsikrings-Forretningen i en betydelig Grad. De forskellige Landes Regeringer forelagde Lovforslag om Staternes Overtagelse af Krigsforsikring, og ogsaa herhjemme blev vedtaget Love om Krigs-Søforsikring af Kasko og Væer, og Instituter oprettedes, i hvis Virksomhed Kompagniet ligesom Kollegerne, blev delagtiggjort. Hvorledes de endelige Resultater af Krigsrisikoen vil stille sig, er det paa nærværende Tidspunkt, hvor Krigsen endnu raser i al sin Voldsomhed, muligt at sige, men Bestyrelsen har ved Hensættelser, som forhaabentlig vil vise sig tilstrækkelige, søgt at møde de kommende Krav.

Det store Kursfald paa Borspapirer, som er foranlediget ved Krigstilstanden, har medført, at Ekstra-Reservefondet, der ogsaa benyttes som Kursudjævningsfond, er medgaaet, og at et Beløb, som det fremgaar af Regnskabet, paa Kr. 21,434, maa udredes af dette Aars Overskud. Det bemærkes, at Kurserne i Henhold til Statuternes § 25 er ansat til de Noteringer, hvortil der var Købere den

31te December 1914, og for de Papirers Vedkommende, som ikke har været handlet paa Kjøbenhavns Børs den nævnte Dag, skønmæssigt i Forhold til det almindelige Kursniveau. Trods de alvorlige Tider kan der afleveres et Regnskab, der resulterer i et smukt Udbytte. Der henstaar i Aar flere uafgjorte Skader end Aaret forud, ligesom Præmiereserverne ogsaa er noget højere. Efterat Hensættelserne til 1915 er foretaget, bliver der til Rest et Overskud af Kr. 213,884, hvoraf Plenarbestyrelsen foreslaar at udbetale til Aktionærerne 15 pCt. eller Kr. 180,000.

Som Komitéret genvalgte Konferensraad C. Ryberg og som Repræsentant Højesteretsagfører F. Asmussen, medens Direktør Andreas Erlandsen nyvalgte i Stedet for afdøde Overretsassessor V. Meyer.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Christianssand 29./5. — Amalienborg ank. Petrograd 28./11. — Brattingsborg ank. Herringeove 29./5. — Børglum pass. Peniche 24./5. — Dausborg ank. Algier 27./5. — Elsborg ank. Cete 29./5. — Flynderborg afg. Burntisland 28./5. — Guldborg ank. Havre 23./5. — Gurre afg. Gibraltar 29./5. — Hammershus ank. Glasgow 21./4. — Harrildsborg ank. Kjøbenhavn 24./5. — Jelling ank. Newcastle 29./5. — Jomsborg afg. Gibraltar 18./5. — Jungshoved ank. New York 29./5. — Jøgersborg pass. Skagen 30./5. — Kallundborg afg. West Hartlepool 29./5. — Kalo ank. St. John N. B. 26./5. — Klampenborg afg. Bathurst 29./5. — Kronborg afg. New York 21./5. — Lejre afg. Sharpness 29./5. — Næsborg ank. Kjøbenhavn 19./5. — Randelsborg ank. Leith 28./5. — Rosenborg afg. Aarhus 27./5. — Silkeborg afg. Funchal 29./5. — Skanderborg afg. Herringeove 19./5. — Skodsborg ank. Manchester 29./5. — Spigerborg pass. Deal 17./5. — Stegelborg pass. Louishurg 28./5. — Stjerneborg pass. Gibraltar 17./5. — Tuborg ank. Newcastle 22./5. — Taarnborg afg. Leith 28./5. — Ulfborg ank. Göteborg 22./5. — Uranienborg ank. Bathurst 25./5. — Ørkild afg. Antilla 28./5.

Det Østasiatiske Kompagni. Bandon ank. Port Said 29./5. udg. — Fionia afg. Colombo 28./5. udg. — St. Croix afg. Norresundby 29./5. udg. — Anna pass. Bergen 31./5. udg. — Bintaug ank. Göteborg 31./5. udg. — Selandia ank. Kristiania 30./5. udg. — Tranquebar afg. Barcelona 29./5. udg. — Dolgoa afg. Göteborg 28./5. udg. — Tongking pass. Perim 28./5. udg. — Panama afg. Panama 8./5. udg. — Chumpon afg. Genua 27./5. udg. — Falstria afg. Panama 22./5. udg. — Jullundia afg. Panama 19./5. udg. — Siam ank. Göteborg 28./5. udg. — Transvaal afg. Kirkwall 27./5. udg. — Natal afg. Wellington 29./5. hjeng. — Arabien afg. Port Said 29./5. hjeng. — Rhodesia ank. Norresundby 29./5. hjeng. — Magdala afg. Karatzu 19./5. hjeng. — Paugan ank. Panama 4./5. hjeng. — Samui ank. St. Thomas 14./5. hjeng. — Indien ank. Gibraltar 31./5. hjeng.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, ank. Assens 1./6. — Johan Siem, Tannebek, afg. Methil 30./5. til Kjøbenhavn. — Harald Klitgaard, Nielsen, afg. Bandholm 27./5. til Hull. — Russ, Petersen, ank. Kjøbenhavn 10./5. — Vladimir Sawin, Wittenkamp, ank. Miramichi 21./5. — Excellence Pleske, Boutrup, ank. Aarhus 30./5. — Michail Ontchoukoff, Nielsen, afg. Newcastle 27./5. til Santos. — Generalkonsul Pallisen, Folkenberg, ank. Buenos Ayres 12./5. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Pozzuoli 27./5. til Bonaventure. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Miramichi 23./5. til Belfast. — Newa, Dahl, afg. Miramichi 26./5. til Dublin. — Frøja, Harboe, ank. Bahia 30./5. — Rota, Christensen, afg. Galveston 27./5. til Bordeaux.

Vesterhavet. Johanne, Mikkelsen, pass. Dover 30./5. til Houllour. — Bertha, Degu, afg. fra Heruasand 29./5. til London. — Polly, Mathiasen, ank. San Pedro 29./5. — Olga, Christensen, pass. l'Onessant 29./5. for London. — Cito, Taft, pass. Helsingør 31./5. for Gefle. — Fylla, Thomsen, ank. Stugsund 29./5. — Hebe, Brinch, afg. Santa Pola 29./5. til Haugesund. — Dagmar, Sørensen, afg. Hull 29./5. til Halmstad. — Laura, Thøgersen, afg. Göteborg 29./5. til Sevilla. — Rigmor, Eldall, afg. Heruasand 29./5. til Hull. — Thyra, Lund, afg. Hull 28./5. til Halmstad. — Nancy, Pedersen, ank. Eshjerg 29./5. — Inger, Skou, afg. Reykjavik 28./5. til Burntisland. — Ulla, Hansen, ank. Karlsborg 29./5. — Anna, Winslow, afg. Burriana 28./5. til Liverpool. — Norma, Madsen, afg. Sundsvall 28./5. til Ipswich. — Stella, Schiff, afg. Kjøbenhavn 28./5. til Skellefteå. — Nexos, Iversen,

afg. Husavik 27./5. til Liverpool. — Marie, Nielsen, afg. Bona 26./5. til Eshjerg. — Nora, Jensen, afg. Kjøbenhavn 26./5. til Goole. — Gerda, Rasmussen, afg. Trondhjem 26./5. til London. — Ellen, Hansen, pass. Gibraltar 24./5. for Bristol. — Nordsoen, Nielsen, ank. Hudiksvall 23./5. — Karfa, Nielsen, ank. Immingham 23./5.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk ank. Cardiff 12./5. — Anna Mærsk ank. Bordenux 17./5. — Chassie Mærsk ank. Bakar 23./5. — Eleonora Mærsk afg. Rufisque 17./5. — Hulda Mærsk ank. Barry 24./5. — Laura Mærsk afg. New York 19./5. — Lexa Mærsk ank. Immingham 22./5. — Peter Mærsk afg. Cardiff 22./5. — Arnold Mærsk ank. Huerva 26./5. — Elisabeth Mærsk ank. Gibraltar 25./5. — Johannes Mærsk ank. Ronen 10./5. — Polarstjernen afg. Stornoway 15./5.

Heimdøl, Helga, Vaaben Hansen, ank. Licata 28./5. — Elna, Rathje, ank. Klagshavn 1./6. — Therøse, Pedersen, afg. Palamos 29./5. — Harriet, Larsen, ank. Malmö 28./5. — Dagny, Therkildsen, afg. Oran 25./5. — Simone, Olsen, afg. Oran 28./5. — Jeanne, Olesen, ank. Hull 3./6. — Vera, Risø, ank. Sant Nazaire 20./5. — Daisy, Jørgensen, ank. Hull 31./5. — Anine, Leth, afg. Marseille 31./5.

Brix Hansen & Co. John, Mathiesen, ank. Stettin 26./5. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Kjøbenhavn 29./5. — Nordpol, Nielsen, ank. Charlestown 21./5. — Fanny, Nielsen, ank. Savannah 23./5.

Orion. Sirius ank. Aalborg 29./5. — Orion afg. Immingham 27./5. til La Plata.

Dania. Mary, Clausen, ank. Bathurst 23./5. — Nelly, Clausen, pass. Helsingør 1./6. — Lilly, Bang, afg. Kirkwall 31./5. til Haugesund. — Alexy, Duhn, ank. Kjøbenhavn 25./5. — Dagny, Sørensen, afg. Nakskov 28./5. til Blyth.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Malmö 28./5. — Gulfaxe afg. New York 15./5. til Kjøbenhavn. — Skinfaxe, Weichardt, ank. Immingham 31./5. — Rimfaxe, Petersen, afg. Tyre Dock 29./5. til Mariager.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Hans Jensen ank. Baltimore 21./5. — Freja afg. Methil 18./5. — Rolf ank. Rodby Havn 31./5.

Æra. Emanuel, Svane, ank. Aalborg 22./5. — Energi, Jensen, ank. Halmstad 28./5. — Enigheden, Jensen, ank. Methil 30./5.

Thuro. H. A. Hansen, Andreasen, ank. Aarhus 23./5. — Petrine Hansen, Hansen, ank. Vejle 23./5. — Peter Bom, Jørgensen, ank. Odense 25./5.

Sejlskibe.

Nordby, Fane. Martha, Fischer, ank. Reykjavik 24./5.

Svendborg. Rassing, Madsen, ank. Exmouth 22./5. — Zampa, Olsen, ank. Leith 22./5. — Apollo, Raahauge, ank. Jersey 23./5. — Minerva, Fuglsang, ank. Havnefjord 24./5. — Erik, Hansen, ank. Granton 24./5. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Burntisland 22./5. — Concordia, Henriksen, ank. Leith 23./5. — Vesta, Poulsen, ank. Wych 24./5. — Hejmdal, Rasmussen, ank. Granton 23./5. — Galathea, Jensen, ank. Granton 23./5. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Lochuez 25./5. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Dundee 24./5. — Flora, Sørensen, ank. Svendborg 25./5. — Elisabeth, Hansen, ank. Frederikshald 27./5. — Mercur, Lund, ank. Reykjavik 25./5. — Phoenix, Jørgensen, ank. Burntisland 26./5. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Leith 26./5. — Willemoes, Eriksen, ank. Leith 26./5. — Hans Ditlev, Staugaard, ank. Swinemünde 28./5. — Valborg, Rasmussen, ank. Falmouth 29./5. — Fortuna, Jørgensen, ank. Aalborg 30./5. — Philip, Christensen, ank. Leith 29./5. — Jørgen Ring, Rasmussen, ank. Vestmøerne 29./5.

Æra. M. Hay, Petersen, ank. Leith 24./5. — Danmark, Andersen, ank. Leith 22./5. — Jørgen Olsen, Nielsen, ank. Pool 24./5. — Hosanna, Raahauge, ank. West Wemyss 24./5. — Gloria, Kromann, afg. Dysart 24./5. til Arendal. — N. Hansen, Hansen, ank. Leith 22./5. — Afta, Albertsen, ank. West Wemyss 22./5. — Alf, Hansen, ank. Trawemünde 22./5. — Argus, Jensen, ank. Pool 22./5. — Vesta, Andersen, ank. Thorshavn 23./5. — Mariane, Petersen, ank. Wismar 23./5. — Dana, ank. Kristiania 24./5. — Maagen, Mortenson, ank. Leith 23./5. — Ero, Christensen, ank. Littlehampton. — Argo, ank. Miramichi 21./5. — Apollo, Raahauge, ank. Jersey 24./5. — Herkules, Bager, ank. Warnemünde 24./5. — Abba, Hansen, ank. Aberdeen 24./5. — Johan, Boye, ank. Annetto Bay 22./5. — Claudia, Aaberg, ank. Torrevieja 24./5. — Proven, Christensen, ank. Leith 22./5. — Kodan, Hansen, ank. Queenstown 25./5. p. R. t. Whitehaven. — Karen, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 25./5. — Elsa, Boye, ank. Wismar 25./5. — Mars, Köhler, ank. Island 26./5. — Albertine, Madsen, ank. Kristiansund 26./5. — Rolf, Rasmussen, ank. Runcorn 26./5. — Ami, Albertsen, ank. Leith 25./5. — Willi, Rasmussen, ank. Granton Harbour 26./5. — Diana, Hansen, afg. Dysart 25./5. til Akureiri. — Atlantic,

Rasmussen, ank. Halmstad 28.5. — Vega ank. Travemünde. — Sviip, Jensen, ank. Travemünde 27.5. — Theodor, Andersen, ank. Nykjøbing F. 27.5. — Frem, Christoffersen, ank. Trøen 27.5. — Forældres Minde, Lorentzen, afg. Kjøbenhavn 27.5. til Karlshamn. — Karoline, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 27.5. — Gloria, Kromann, ank. Arendal 29.5. — Lauritz ank. Hadsund. — Acacia, Jensen, ank. Ronne 28.5. — N. E. Schmidt, Rasmussen, ank. Åhus 28.5. — Mette, Raahauge, ank. Ronneby. — Amor, Hansen, ank. Quimper 29.5. — Cocos, Hansen, ank. Kristiania 29.5. — Valkyrien, Hansen, afg. Dy-sart 29.5. til Seydisfjord. — Hosana, Raahauge, ank. Tonsberg 21.5. — Fulton, Eriksen, ank. Garston 29.5. — H. C. Christensen ank. Kirkwall 29.5. — Fuglen, Schmidt, ank. Fowey 30.5. — Niels, Rasmussen, ank. Odense 31.5. — Dana, Bager, afg. Gibraltar 29.5. til Canada. — Hermod, Petersen, afg. Southampton 30.5. til Caen. — Heimdal, Staugaard, afg. Göteborg 30.5. til Littlehampton. — H. C. Grube, Svane, ank. Setubal 29.5. — Kathinka ank. Leith. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Hammershavn 30.5. — Theodor, Andersen, ank. Kjøbenhavn 31.5. — Agent Petersen, Frederiksen, er afg. Kristiania til Southampton.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 3. Juni 1915. — Fællesrepræsentation for dansk Skibsfarts Aarshæretning for 1914 (Fortsat). — Den „mindre Sejlskibsfart“ truet. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger — Kjøbenhavns uofficielle Børskurs.

Kjøbenhavns uofficielle Børskurs d. 2. Juni 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	144—144 ¹ / ₂	144 ¹ / ₂	144 ⁹ / ₁₆
Danmark	159 ¹ / ₂ —160	160	160 ¹ / ₂
Norden	165 ¹ / ₂ —166	165 ¹ / ₂	166 ¹ / ₂
Carl	183 ¹ / ₂ —183 ¹ / ₄	183 ¹ / ₄	183 ¹ / ₂
Dannebrog	221—222	222	222 ¹ / ₂
Skjold	158—157 ³ / ₄	157 ³ / ₄	157 ¹ / ₂
Urania			
Dampsk. af 1896	197—196 ³ / ₄	196 ³ / ₄	198
Heimdal	181 ¹ / ₄ —183	183	184
Gorm	190—191	190 ³ / ₄	191
Neptun	197—195	196	196 ¹ / ₂
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	110	112	111 ¹ / ₂
State- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % State amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk. 1. Afd. 1. S.		—	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvn. Kreditf.		—	—
4 % — 2. Serie		—	—
4 % — 1. —		—	—
4 % Østift. Kreditf.	9.	—	—
4 ¹ / ₂ % —	7.	—	—
3 ¹ / ₂ % —	6.	—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	3	—	—
Aktier.			
Nationalbank		152	154
Privatbank	108	107 ³ / ₄	108
Landmandsbank	126—125 ³ / ₄	125 ³ / ₄	126
Handelsbank		141 ¹ / ₄	143 ³ / ₄
Kbhvns Laane- og Diskontobank		93 ¹ / ₂	94
Sukkerfabr.	284—283 ³ / ₄	285	285 ¹ / ₂
Burm. & Wain	110 ¹ / ₂ —111 ¹ / ₄	110 ¹ / ₂	110 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	159 ¹ / ₂ —158 ¹ / ₂	158 ³ / ₄	159
Helsingør Jærnek			

Vexselkurser d. 2. Juni 1915

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	78.50	
London	18.16	
Paris	71.00	
Amsterdam	153.50	
Wien	68.50	

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

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 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. Agenter de fleste Provinsbyer.
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. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Copenavne. 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

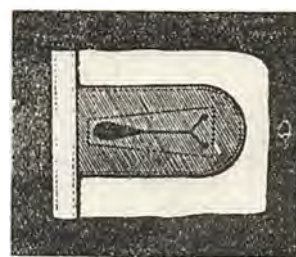


NORSKE LLOYD

Kristiania
Sø-, Vare-, Breakdown- og Ansvarsforsikring.
KNUD GOTTSCHALK,
Nørregade 2. Tlf. 3591. Kjøbenhavn K.
Telegr.-Adr.: Billmøgel. A. D. C. Code 6th Edition.

Genforsikring Aktieselskabet
„SKANDINAVIA“
Aktiekapital 6 Mill., Reserve 5 Mill.
tegner Sø- og Krigsforsikringer.
KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN
Telefon: 9316 Telegr.-Adr.: „REASSURANCE“

Forsikringsaktieselskabet „National“
København
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige, faste Præmier
Hovedkontor: Nørrevoldgade 15
Telefon 7565. Telegram-Adr.: „Nation“.



OLSKIND
Bedste Olietøj
Patent
Læder-Knaphuller.
Bruges af alle. Faæs overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

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.

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.) Telef. 208.



Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natssignaleringslamper.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr. „Vollholm“, Lovisa.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{N/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. —

LANDMANDSBANKEN

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

Hecksher & Søn Eftf.

Grundlagt 1797.
Edsvorne Skibsmægler.

Agenter for
Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.
— Havarifagenter. —

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 & Bentin's Eftf.

Dam & Svensson, Skeppsmåklare,
Telegr.: **DAMSON.** **Oskarshamn.** Telegr.: **DAMSON.**

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. **Bilkkenslager.** 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

I. P. Carstensen,

Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872)

anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og
Chr. Schjorbecks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

Oscar Rolf,

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.

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 samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Alt Kobbersmedarbejde udføres hurtigt og
solidt.

J. Bindslev, Vesteraagade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: **Skibsarbejde.**

ZOO. HAVE

i København

køber gerne for den
brugbare Dyr.

Telefon 5480. **SKIBE** Telegr.-Adr.:
„Freight“.

Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERGADE 2.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede Klædeløser.

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.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent
Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 886.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Gronleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen

W. CHR. WILLARSEN

Skibesmedie

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.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift — Solid — Driftssikker.

5—100
HK

A/s „**VØLUND**“.
Blegdamsvej 32. København N.

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISEMENTSPRIS.

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.

Dise 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).

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværksarbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,
Thorshavnsgade 3.
Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

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.

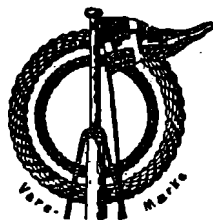
Adelgade 79. København K.

Telef. Central 8556.

Hill-Madsen*

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

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



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

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.

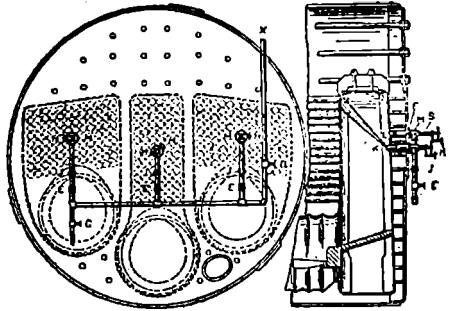
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 23.

Kjøbenhavn, Torsdag den 10. Juni 1913.

22. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kellen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kellen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at aabne Røkkammerdørene, 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 Nyttørvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telefon: 1403 — 1405
3053 — 3073
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

**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

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

Telefon 5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

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

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
Petrograd. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

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 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 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 **egte Motor-
petroleum**, bør Forbrugerne endelig passe, at Embal-
lagen — 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, Kødelsmedie, Jærnstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

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.

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

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
Bunker-
depot.

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT
Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.

ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

C. K. HANSEN.

KØBENHAVN.

∴ DAMPSKIBSRHEDER ∴

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.

BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dampskibsselskaberne

— **VULCAN og MERCUR** —

Telefon 5469. — Telegr.-Adr.: Canusc.

Korrespond.: Reder N. P. NIELSEN, Herluf Trollesg. 28.

„**UTRECHT**“
Maskin- og Skibsbyggerier,

ved Ingeniør Andr. Vang, Hellerup,

Generalrepræsentant

for Skandinavien og Rusland.

TIVOLI

Sommersæson fra 8. Maj til 12. Sept. 1915.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncertsalen. Harmoniorkestret og Promenadeorkestret. Hver Uge: Solist- og Symfoni-Koncerter. — Operetter, Vaudeviller, Farcer i Teatersalon. — Artistforestillinger paa Kunstnerplænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag:

Stor Fest med Illumination og Fyrværkeri. Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karusseller, 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).

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder ordinær Generalforsamling Lørdagen den 19. Juni d. A., Formiddag Kl. 10, paa Bendix's Hotel i Nykøbing, Mors, med følgende Dagsorden:

1. Valg af Dirigent.
2. Fremlæggelse af Regnskabet.
3. Fremlæggelse af Beretningen.
4. Spørgsmaal vedrørende Konsulatafgiften.
5. Valg af 2 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for J. C. Carlsen og C. V. Petersen, der begge fra-træder efter Tur.
6. Valg af 2 Revisorer for Aaret 1915 i Stedet for P. N. Harbye og R. S. Hansen.
7. Vedtagelse af Stedel for Afholdelse af den ordinære Generalforsamling 1916.
8. Eventuelt.

Svendborg, den 4. Juni 1915.

P. B. V.

C. P. LUND,
Formand.

Aktieselskabet

Det dansk-russiske Dampskibsselskab

afholder sin ordentlige Generalforsamling Tirsdag den 22. Juni først. Kl. 3 Eftm. paa Børsen (Indgang under Rampen) med følgende

Dagsorden:

- 1) Beretning om Selskabets Virksomhed i 1914.
- 2) Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab for 1914.
- 3) Valg til Bestyrelsesraadet.
- 4) Valg af Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler til Generalforsamlingen udleveres mod behørig Legitimation indtil den 19de Juni inkl. paa Aktieselskabets Kontor, Børsen, hvor Aarsregnskabet fra den 14de Juni ligger til Eftersyn for Aktionærerne.

Kjøbenhavn, den 3. Juni 1915.

Bestyrelsen.

Wiese & Co.,

Lissabon.

Skibsmæglere & Saltexportører.

Bunker Kul.

Billigste Priser.

(Største flydende Kullager).

Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{1/3}

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. —

— Statistelefon 4. —

Kjøbenhavn, den 10. Juni 1915.

Efter den Bekendtgørelse, som Chefen for den tyske Marines Admiralstab offentliggjorde i »Reichsanzeiger« den 4. Februar d. A., hvorved Farvandene omkring Storbritanniens og Irlands, indbefattet hele den engelske Kanal, fra den 18. s. M., erklæredes som Krigsomraade, og det betonedes, at ogsaa neutrale Skibe vilde være udsat for Fare paa Krigsomraadet, da det ikke altid vilde kunne undgaaes, at Angreb, der var beregnet paa fjendtlige Skibe, ogsaa vilde kunne ramme neutrale Skibe, er der hængaaet henved 3½ Maaned. Indtil for ganske nylig kan man sige, at Heldet til ikke at komme i Berøring med tyske Undervandsbaade har fulgt de danske Handelskibe.

Man havde heraf faaet det Indtryk, at Faren for Fejltagelser fra de tyske Undervandsbaades Side ikke var saa overvæltet stor og at det, efter Erklæringer, som er afgivet overfor andre neutrale Nationer, hvis Skibe havde været saa uheldige at blive torpederet, fremgik, at det er den tyske Regerings alvorlige Hensigt ikke med Forsæt at ville ødelægge neutrale Skibe, eller udsætte neutrale Undersaatters Liv for Fare. Desværre er dette gunstige Indtryk i den sidste Tid blevet rokket ved de alvorlige Begivenheder, som er indtraadt, bl. a. ved at tre danske Dampere, nemlig »Betty«, tilhørende Dampskibsselskabet Heimdal, »Søborg« tilhørende Firmaet C. K. Hansen og »Cyrus«, hvis Redere er Firmaet Kampmann & Herskind fornylig, saavidt vides uden foregaaende Varsel, er blevet torpederet i Nordsøen ved højlys Dag af tyske Undervandsbaade og er gaaet til Bunds. Besætningerne er heldigvis, efter at være drevet om paa Havet i deres Baade, blevet reddet af andre Skibe. Senere er en dansk tremastet Skonnert »Salvador« af Marstal blevet angrebet af en tysk Undervandsbaad, der satte Ild paa Skibet efter at have givet Besætningen et kort Varsel om at forlade dette.

Hvorledes kan man egentlig forklare sig disse alvorlige Begivenheder efter de Erklæringer, den tyske Regering har afgivet, f. Eks. nu sidst overfor Norge med Hensyn til den norske Dampere »Belridge«, der ogsaa uden Varsel er blevet skudt i Sænk af en tysk Undervandsbaad? I dette Tilfælde gaar Erklæringen jo nemlig ud paa, at man fra tysk Side ikke vil søge at ramme nogen legitim neutral Søfart, og at man erkender sin Pligt til at tage Ansvaret for Følgerne af Fejltagelser eller Misforstaaelser fra Undervandsbaadens Side og erstatte Skaden.

Hvor ubegribelig Sagen end er, saa kan de nævnte alvorlige Tilfælde jo kun, efter alt hvad der foreligger, opfattes som Fejltagelser fra Føernes Side paa de tyske Undervandsbaade.

De tyske Autoriteter har ved Skrivelser fra deres Gesandtskaber til Autoriteter i neutrale Lande, og paa anden Maade, fremhævet hvor nødvendigt det er, at neutrale Skibe er forsynet med tydelige Neutralitetsmærker og Flag, og at Mærkerne endogsaa bør oplyses saa tydeligt som muligt om Natten, for at Fejltagelser kan undgaaes. For de tre torpederede danske Dampere Vedkommende ved man, at deres Neutralitetsmærker var i den bedste Orden, og tillige at Torpederingen er sket ved højlys Dag og uden nogen Undersøgelse eller Varsel. Det er dette der gør Sagen saa ubegribelig, da der neppe gives

tydeligere eller lettere kendelige Mærker og Flag end det danske. Den eneste Forklaring, der kan tænkes er, at enten er de tyske Skibschefer blevet grebet af saa stor en Nervøsitet, at de ikke véd, hvad de gør, eller ogsaa mangler de tydelige Instruktioner, da de Tab som forvoldes ved disse farlige Angreb paa fredelige, neutrale Skibe, bortset fra de eventuelle Tab af Menneskeliv, jo efter den Erklæring som den tyske Regering har afgivet i »Belridge« Affæren i sidste Instans maa komme til at gaa ud over den tyske Statskasse. Det kan ikke betvivles, at den danske Regering, saasnt de behørigte Søforhør har bragt fuld Klarhed i de forskellige Tilfælde, vil fremsætte Erstatningskrav overfor den tyske Regering.

Atter en dansk Dampertorpederet. Stavanger, 3. Juni. Kaptajn Smith og 18 Mand af Besætningen paa Dampere »Cyrus«, tilhørende Rederiet Kampmann og Herskind, Kjøbenhavn, indkom hertil i Eftermiddag med Stavangerdampere »Jotun«. »Cyrus« var undervejs fra Burnt Island til Kjøbenhavn med Kul, da den den 2. ds. om Eftermiddagen blev torpederet. Kaptajnen og Styrmanden stod netop og tog Middagshøjden, da Kaptajnen i det samme saa en Skumstribe af en Torpedo og gjorde opmærksom herpaa; ogsaa Udkigsmanden saa Torpedoen. Et Øjeblik senere lod en voldsom Eksplosion, hvorved Lugerne sprang op og en Sky af Vand og Kulstov stod til Vejs. Der kom ingen Mennesker til Skade. Skibet fik nogen Slagside, og da man var bange for, at det vilde synke, gik man straks i Baadene. Senere gik imidlertid et Par Mand om Bord og reddede Journalen og nogle andre Sager. Et Par hollandske Fiskekuttere kom en Tid efter til Stede og optog Mandskabet, og en Time efter kom »Jotun«, som tog Mandskabet med til Stavanger. Kaptajnen er overbevist om, at Dampere er blevet torpederet; nogen Undervandsbaad saa man dog ikke; men om Bord i »Jotun« havde man kort Tid i Forvejen set en Undervandsbaad.

(Ritz. Bur.)

De danske Krigsforsikrings Tab har i den senere Tid været ret betydelige. Nogen endelig Opførelse foreligger i Følge »Nat. Tid.« ikke og Bestyrelserne har heller ikke endnu truffet Bestemmelse om Erstatningernes Størrelse.

Alene »Cathay«, »Lilian Drost«, »Martha«, »Betty«, »Ely« og »Søborg«s Undergang betyder et Tab paa 2 Millioner Kr. Hertil kommer Tab ved Ophold, Undersøgelse i engelsk Havn m. m. Krigsforsikringen for Skibe har i det hele hidtil haft et Tab paa c. 4¼ Mill. Kr.

Krigsforsikringen for Varer har til Dato udbetalt c. ½ Mill. Kr. i Erstatninger.

Minerne i den botniske Bugt. En svensk Skibsfører, som netop er kommet hjem fra Swinemünde, meddeler i Følge »Norg. Hand. og Sjøft.«, at det er udenfor al Tvivl, at Tyskerne har udlagt en Mængde Miner i Ålandshavet. I Swinemünde havde tyske Marineofficere raadet ham til under Rejsen gennem det nordligste af Østersøen at holde sig saa tæt under den svenske Kyst som mulig. En lignende Opfordring til at holde sig paa svensk Scterritorium er ogsaa givet alle tyske Handelsdampskibe.

Miniebælterne gaar fra Fløjtans og Merkets Fyr paa den finske Kyst og over til den svenske Territorialgrænse.

Danske Lloyd. Paa et afholdt Bestyrelsesmøde i Danske Lloyds, Sø- og Transportforsikrings-Aktieselskab, vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, som afholdes den 12. Juni, et Udbytte af 38 Kr. pr. Aktie for 1914.

Russisk Handelskompagni. Paa et den 2. Juni afholdt Møde stiftedes »Russisk Handelskompagni A/S.« med det Formaal at drive Forretning paa Rusland. Aktiekapitalen er foreløbig ansat til 500,000 Kr., der i de nærmeste Dage vil blive udbudt til offentlig Tegning gennem Revisionsbanken. Selskabets Bestyrelse bestaar af Højesteretssagfører Harboe, Grosserer Aage Berlemø, Kommandør Drechsel, Etatsraad, Folketingsmand H. Hammerich, Grosserer Carl J. Rasmussen, Direktør Siegmundfeldt og Ingeniør W. Werner. Til administrerende Direktør er valgt Hr. Erik Plum.

Virksomheden paabegyndes den 1. Juli d. A.

Skibsfarten paa Archangelsk. I Følge telegrafisk Indberetning til Udenrigsministeriet fra Konsulatet i Archangelsk er Skibsfarten officielt erklæret aabnet den 31. Maj.

Krigen. Marineministeriet meddeler: I Følge telegrafisk Indberetning fra det danske Gesandtskab i Rom har den italienske Regering erklæret den østrig-ungarske og albanske Kyst for blokeret.

I Følge telegrafisk Indberetning fra det danske Gesandtskab i London har den britiske Regering erklæret Lilleasiens Kyst for blokeret at regne fra Kl. 12 Middag den 2. Juni d. A.

Blokadens Omraade strækker sig fra 37° 35' N. Br. til 40° 5' N. Br. og indbefatter Indsejlingen til Dardanelerne.

Der gives de neutrale Skibe en Frist af 72 Timer fra Tidspunktet for Blokadens Begyndelse til at sejle ud fra det blokerede Omraade.

Motorskibet »Malakka«s Forlis. Kjøbenhavn, 4. Juni. (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten har i Dag idømt Kaplajn van Deurs, der førte Det ostasiatiske Kompagnis ny Motorskib »Malakka«, da det paa sin første Rejse forliste ved Kaliforniens Kyst, en Bøde paa 500 Kr. og Sagens Omkostninger 200 Kr.

Rudkjøbing Havn. Havnefogeden meddeler: Den røde Lygte paa Nordre Mole ved Indsejlingen til Rudkjøbing Havn vil være slukket saa længe Fornyelsen af Molen varer.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler: Telegram fra Sigluffjord:

Den 6. Juni er Isen lidt mere spredt og driver langsomt mod ØNØ. Ruten er fremdeles spærret.

Konsulatsvæsnel. Den 1. Juni har Udenrigsministeriet efter Ansøgning meddelt Vicekonsul i Vardø J. Holmboe Afsked fra den af ham beklædte Post.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Paa et afholdt Møde til Behandling af Regnskabet for 1914 besluttede Bestyrelsen for A/S. Det dansk-russiske Dampskibsselskab af Aarets Nettooverskud, som, efter at Surveys til et Beløb af 50,114 Kr., er afholdt af Driften, andrager 589,067 Kr., at henlægge vedtægtsmæssig 3 pCt. af Skibenes Anskaffelsessum: 138,021 Kr. til Amortisationsfonden og udbetale 4½ pCt. i Dividende til Aktionærerne.

Den britiske Kulproduktion. Det britiske Home Office har i disse Dage offentliggjort en Beretning over Storbritanniens Kulproduktion i 1914. Denne faldt fra 287.4 Mill. Tons i 1913 til 265.6 Mill. Tons i 1914, altsaa med 21.8 Mill. Tons.

I Følge den samme Statistik var der i britiske Kulgruber i 1913 beskæftiget 1,136,746 Arbejdere, medens der ved Udgangen af 1914 kun var 981,264.

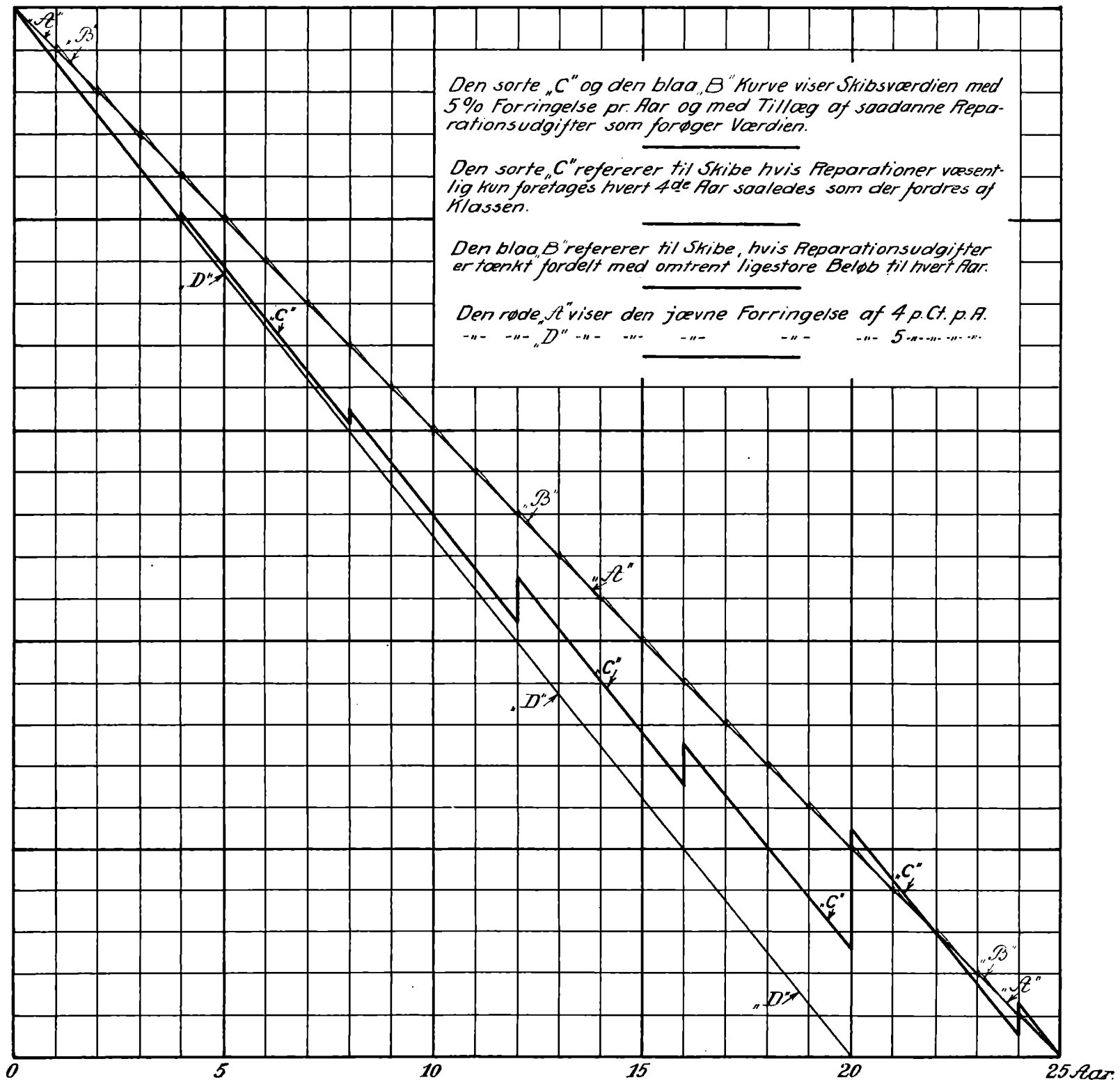
The Year Book of Wireless Telegraphy & Telephony 1915. Gennem Marconi-Selskabets herværende Repræsentanter, A/S. Sophus Berendsen, har vi modtaget et Eksemplar af ovennævnte Bog, der udkommer som tredje Udgave og er affattet paa det engelske Sprog. Bogen vil være til Nytte eller af Interesse for enhver, som ønsker Oplysninger paa den traadløse Telegraferings- og Telefonerings Omraade; den er forsynet med et Kort over Verdens samtlige traadløse Stationer og en Fortegnelse over samme, og indeholder bl. a. som noget Nyt, Artikler af »Daily Telegraph«s Marineekspert, Archibald Hurd, om traadløs Telegrafering og Krigen til Søs, om traadløs Telegraferings Indflydelse paa moderne Strategi af Oberst F. N. Maude og en Artikel om traadløs Telefonering af Mr. H. J. Round, samt en Mængde Afbildninger af Apparater til traadløs Telegrafering og Telefonering m. m.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1914.

(Fortsat.)

For Vedligeholdelsen af Skibene, deres Maskiner og Udstyr fastsætter Klassifikationsselskaberne Regler, der gaar ud paa, at de enkelte Dele af Skibet med visse Mellemrum ved de saakaldte periodiske Besigtigelser underkastes Undersøgelser, og at visse af Resultatet af Undersøgelserne afhængige Vedligeholdelsesarbejder derpaa maa foretages, forsaavidt Skibet vil bevares i sin Klasse. — I Almindelighed foretages saadanne Besigtigelser — i hvert Fald for Skibe under en vis Alder — hvert 4de Aar. En saadan 4-aarig Turnus er indført af praktiske Hensyn, endskønt den regelmæssige aarlige Vedligeholdelse i og for sig er den eneste naturlige. Men det er let at forstaa, at Følgen af det forholdsvis lange Mellemrum imellem Inspektionen fra Klassifikationsselskaberne ofte bliver den, at Vedligeholdelsen af Skibene i Tiden imellem de periodiske Besigtigelser bliver mindre, end den strengt taget burde være. Med andre Ord, i Stedet for at Depreciationen skulde foregaa ret jævnt, vil den nu komme til at foregaa i

(Fortælltes efter »Efferr. for Søfarende«.)



Den sorte „C” og den blaa „B” Kurve viser Skibsværdien med 5% Forringelse pr. Aar og med Tillæg af saadanne Reparationsudgifter som forøger Værdien.

Den sorte „C” refererer til Skibe hvis Reparationer væsentlig kun foretages hvert 4de Aar saaledes som der fordres af Klassen.

Den blaa „B” refererer til Skibe, hvis Reparationsudgifter er tænkt fordelt med omtrent ligestore Beløb til hvert Aar.

Den røde „A” viser den jævne Forringelse af 4 p.Ct. p.A.
 - - - - - „D” - - - - - 5 - - - - -

BERETNING

fra

Dansk Sejlskibsrederi-Forening for Aaret 1914.

Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening aflægger herved følgende Beretning om Foreningens Virksomhed i det siden sidste Generalforsamling forløbne Aar.

Bestyrelsen.

Af Foreningens Bestyrelse udtraadte efter Tur paa den sidste ordinære Generalforsamling: F. L. Knakkegaard, J. Ph. Jørgensen og A. M. Knudsen, der alle genvalgte enstemmigt.

Foreningens Bestyrelse har saaledes i det forløbne Forretningsaar bestaaet af: C. P. Lund, Hellerup, Formand; J. C. Carlsen, Marstal; J. Ph. Jørgensen, Thuro; F. L. Knakkegaard, Nykøbing, M.; A. M. Knudsen, Sønderho; Alfred Nielsen, Rudkøbing; N. J. Ohlsen, Marstal, Næstformand, og C. V. Petersen, Svendborg.

Revisorerne.

Paa sidste Generalforsamling genvalgte for Regnskabsaaret 1914 de afgaaede Revisorer, P. N. Harbye, Nordby, og R. S. Hansen, Thuro, ligeledes enstemmigt.

Kredsstyrelserne.

Den mangeaarige Kredsformand for Fano og Vestjylland sydfør Limfjorden, Skibsreder J. H. Svarrer, Nordby, er i afvigte Aar afgaaet ved Døden.

Foreningen skylder den afdøde Kredsformand Tak for den store Interesse, han altid har vist Foreningens Arbejde.

Regnskabet.

Foreningens Regnskab for Aaret 1914 udviser følgende:

Indtægt.

Udgift.

	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
Kassebeholdning pr. 31. December 1913 ..	142	85	Administrationsudgifter:				
Indestaende i Handels- og Landbrugsbanken i Svendborg pr. 31. December 1913 ..	480	76	Kontorrekvisitter	61	39		
Indbetalt af Kredsaftelingen for:	Kr.	Ø.	Lønninger, Kontorleje m. m.	2 500	00		
Bornholm	131	62	Porto og Telegrammer	95	86		
Sjælland	242	55	Annoncer og Brandpræmie ..	20	10		
Fyn og Langeland	2 946	80	Bogtrykkerarbejde	205	50		
Ærø	2 727	40	Revision	40	00		
Østjylland	102	00	Bladhøld	42	40		
Nordjylland	78	00	Telefon	82	55		
Thyland og Mors	139	10	Udlæg i Anledning af Valg af Repræsentanter til D. S. g. Forsikringsforen. for Søfolk	2	75		
Fanø og Vestjylland sydfør Limfjorden	149	50	Opkrævning af Kontingent og Oversætterarbejde	20	00		
	6 516	97	Kontingent til Dansk Forening for international Søret	10	00		
Overordentlige og udenlandske Medlemmer.	282	55	Rejseudgifter til Fællesrepræsentationens Møder	825	00		
Renter	118	85	Andre Rejseudgifter	450	52	4 356	07
Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart refunderet Rejseudgifter	825	00	Aarsbidrag til Fællesrepræsentationen		500	500	00
D. S. R.-Forenings Andel ved Salg af Haandbogen i Aaret 1914	520	00	Stenografering ved Generalforsamlingen ..		95	95	00
D. S. g. Forsikringsforening for Søfolk refunderet Udlæg	10	56	Udgift ved Generalforsamlingen		77	77	60
Solgt Inventar	48	00	Forskelligt		7	7	00
Restance	22	55	A/S Dansk Søfartstidende: Kr. Ø.				
			Abonnement i 1. Halvaar 1914.	1 338	00		
			do. i 2. do. 1914.	1 290	50	2 628	50
			Restance		12	12	55
			Kassebeholdning pr. 31. December 1914 ..		953	953	39
			Indestaende i Handels- og Landbrugsbanken i Svendborg pr. 31. Decbr. 1914		337	337	98
	8 968	09				8 968	09

Balance pr. 31. December 1914.

	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.
AKTIVER			PASSIVER		
Indestaaende i Handels- og Landbrugsbanken i Svendborg pr. 31. Decbr. 1914.....	337	98	Saldo	1 656	35
Kassebeholdning pr. 31. Decbr. 1914.....	953	39			
Kontorinventar..... Kr. 405 53					
÷ 10.% Afskrivning..... » 40 55					
	364	98			
	1 656	35		1 656	35

Svendborg, den 15. April 1915.

C. Minor Rasmussen.

Vi, undertegnede Revisorer, har Dags Dato revideret ovenstaaende Regnskab med Bilag samt efterset Kassebeholdningen og befundet alt i Orden.

Svendborg, den 17. Maj 1915.

P. N. Harbye.

R. S. Hansen.

Foreningens Repræsentation i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Foreningens Delegerede i Aaret 1914 har været: 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 er foregaaet normalt.

Som omtalt i sidste Beretning agtede Bestyrelsen at ansøge om et Tilskud til Bestridelsen af en Del af Udgifterne ved en tredje Udgave af Bogen.

Bestyrelsen har i Henhold hertil sidste Aar andraget Handelsministeren om et Tilskud paa 2000 Kr.

International Konvention.

International Konvention angaaende Forholdsregler til Sikring af Menneskeliv paa Søen. Bestemmelserne i denne Konvention, der blev udfærdiget i London den 20. Januar 1914, er i al Almindelighed kun gældende for Koffardskibe, fremdrevne med Maskinkraft, som har flere end 12 Passagerer om Bord, og som afgaar fra en Havn i en af de kontraherende Stater til en Havn, beliggende udenfor denne Stat eller omvendt. Til Havne udenfor de kontraherende Parters Stater henregnes Havne, beliggende i deres Kolonier, Besiddelser eller Protektorater.

Til Passagerer henregnes ikke Personer, der er kommet om Bord som Følge af vis major eller som Følge af den Skibsførerens paahvilende Forpligtelse til at befordre skibbrudne eller andre Personer (Artk. 2).

Der findes dog ogsaa i Konventionen Bestemmelser, der tager Sigte paa alle Koffardskibe (ethvert Skib), og hvoraf man skal nævne følgende:

Artk. 8. Føreren af ethvert Skib skal, hvis han møder Is eller Vrag af farlig Beskaffenhed, ved alle de til hans Raadighed staaende Meddelelsesmidler, sende Underretning derom til alle de Skibe, der befinder sig i Nærheden, saa vel som til de kompetente Myndigheder paa det første Sted paa Kysten, med hvilket han kan komme i Forbindelse.

Artk. 10. Naar der meldes Is paa eller nærvæd noget Skibs (ethvert Skib) Kurslinie, skal dets Fører ved Nattetid lade Skibet gaa med moderat Fart eller ændre Kursen, saaledes at Skibet gaar tilstrækkeligt klar af det farlige Omraade.

Artk. 12. Brugen af de internationale Nodsignaler til andet Formaal end Tilkendegivelse af Nodtilstand er forbudt ethvert Skib. Brugen af private Signaler, der let kan forveksles med de internationale Nodsignaler, er forbudt ethvert Skib.

Artk. 14. De høje kontraherende Partor paatager sig efter al Evne at søge at foruaa de Regeringer, som ikke har deltaget i nærværende Overenskomst, til at gaa ind paa, at »De internationale Søvejsregler underkastes en Revision i Overensstemmelse med det nedenfor angivne:

- A) Søvejsreglerne skal suppleres eller revideres for saa vidt aagaar:
- 1) Det andet hvide Lys,
 - 2) Agterlyset,
 - 3) Et Dagmærke for Motorskibe,
 - 4) Et Lydsignal for bugserede Skibe,
 - 5) Forbud mod Signaler, der ligner Nodsignaler.

- B) Artiklerne 2, 10, 14, 15 og 31 i de nævnte Regler skal ændres i Overensstemmelse med følgende Forskrifter:

Artk. 2. Den agterste Toplanterne gøres obligatorisk.

Artk. 10. Det gøres obligatorisk stadig at fore en fast Agterlanterne.

Artk. 14. Det gøres obligatorisk for Motorskibe at fore et særligt Dagmærke.

Artk. 15. Der indføres et Lydsignal særlig til Brug for et Skib, der bugseres, og hvis der bugseres flere Skibe paa een Gang, til Brug for det sidste af disse.

Artk. 31 vil være at ændre paa følgende Maade:

Saa vel til Listen over Dagsignaler som til Listen over Nodsignaler føjes det internationale, radiotelegrafiske Nodsignal.

Artk. 31. Alle en kontraherende Stats Koffardskibe, der fremdrives ved Maskinkraft eller Sejl, skal, hvad enten de fører Passagerer eller ej, naar de om Bord har ialt 50 Personer eller derover og gaar i en saadan Fart, som angivet i Artikel 2, være forsynet med traadlos Telegraf.

Artk. 32. Undtaget fra denne Forpligtelse er Skibe, hvor Antallet af ombordværende Personer ekstraordinært og hændelsesvist bliver 50 eller derover som Følge af vis major, eller fordi Føreren ser sig nødsaget til at øge Antallet af Besætningen for at skaffe Stedfortrædere for syge Medlemmer af denne, eller som Følge af den ham paahvilende Pligt til at befordre skibbrudne eller andre Personer.

Artk. 37. Enhver Skibsfører, der modtager en Anmodning om Hjælp fra et Skib i Nød skal ile de nødstedte til Hjælp.

Hvis en Skibsfører er ude af Stand til, eller under de særlig foreliggende Omstændigheder ikke anser det for betimeligt eller nødvendigt at komme det nødstedte Skib til Hjælp, skal han uopholdelig nnderrette Føreren af dette derom. Han skal desuden indføre i sin Skibsdagbog de Grunde, der muliggør en Bedømmelse af hans Optræden.

Konferencen har blandt andre Ønsker udtalt følgende:

Med Hensyn til Sikkerhedsforanstaltninger vedrørende Navigeringen:

2. At de Regeringer, der har antaget de internationale Sovejsregler, gøres opmærksom paa Nødvendigheden af en Revision af disse Regler særlig for saa vidt angaar:

- a) Skibsløys for Sejlskibe.
- b) Signaler bestemte til at angive et Skibs Retning i Tange.
- c) Regler angaaende Krigsskibe, der sejler med slukkede Skibsløys.
- d) Sejlads i Nærheden af Krigsskibe.
- e) Regler for Undervandsbaade.
- f) Tilpasningen af Lys- og Lydsignaler til moderne Skibes Størrelse og Hastighed.

3. At de interesserede Myndigheder vedbliver at paase, at Styrken af Skibsløys og Lydsignaler, der anvendes om Bord, helt og holdent svarer til de internationale Sovejsreglers Fordringer.

4. At Spørgsmaalet om Antagelsen af en fælles Rørkommando af Hensyn til den i de forskellige Lande herskende Divergens i Praxis og i Opfattelse optages til Undersøgelse samtidig med Revision af de internationale Sovejsregler.

5. At alle de ydre Fyrskibe, der ligger paa vigtige Punkter i Farvande, hvor Tange er hyppig, forsynes med Undervandsklokker.

6. At ethvert i nærværende Konventions Artikel 2 angivet Skib, der er af store Dimensioner, skal forsynes med Projektorer til Brug ved Redningsarbejde og andre lignende Tilfælde.

7. At Udkigsmænd ikke udrustes med Kikkert.

8. At der for Skibsofficerer og Udkigsmænd anordnes en almindelig Prøve til Undersøgelse af deres Synsstyrke og Farvesans.

9. At Spørgsmaalet om Indførelse af ensartede Bestemmelser for Havne- og Tidevandssignaler tages op til Overvejelse af de forskellige Regeringer.

11. At de i Artiklerne 6 og 7 i nærværende Konvention omhandlede internationale Foretagender om muligt ordnes saa tidligt, at de kan være i Virksomhed i Sæsonerne 1914 og 1915. (Stationering af Vagtskibe i det nordlige Atlanterhav til Observering af Is).

12. At den internationale Lasteliniekonference, som den engelske Regering er betænkt paa at sammenkalde, saa snart de nødvendige forberedende Undersøgelser er sluttet, ligeledes, hvis det er muligt, kommer til at behandle Spørgsmaalet om Dæklast af Træ.

Med Hensyn til traadløs Telegrafi:

13. At de kontraherende Staters Regeringer foretager de fornødne Henvendelser til den internationale, meteorologiske Kommission om at overveje Spørgsmaalet om Forøgelse af Antallet af de Stationer, der kan udsende meteorologiske Meddelelser til Skibe i Søen, samt at disse Stationer faar den bedst egnede Beliggenhed.

14. At der i Overensstemmelse med de af den i 1912 i Paris afholdte internationale Tidskonference udtalte Ønsker:

- h) i Sejl- og Dampskibe, der gaar i Langfart, anbringes en Installation, der tillader dem at modtage Tidssignaler og meteorologiske Signaler.

International Søret.

Comité maritime international. I sidste Aarsberetning omtales, at i Henhold til den i Bryssel den 23. September 1910 afsluttede Konvention om Skibes Sammenstød forbeholdt de kontraherende Parter sig Ret til at afslutte en Konvention om Begrænsning af Rederes Ansvar.

Til nærmere Forstaaelse af det herom indenfor Komitéen fremsatte Forslag angaaende en saadan Begrænsning, skal Bestyrelsen nedenfor gengive det herom i den danske Forening for international Sørets Beretning for Aaret 1914 udtalte.

»De i Bryssel sammentraadte Søretskonferencer, som har skabt Konventionerne om ensartet Lovgivning om Skibssammenstød og om Bjergning og Assistance til Søen, har siden navnlig beskæftiget sig med Reglerne om Rederens Ansvar og om Søpanterettigheder.

Paa det af Comité maritime international i 1907 i Venedig afholdte Møde blev der vedtaget foreløbige Udkast, der, hvad Rederansvaret angaar, kun drejede sig om Ansvar for Skade paa Gods.

Paa de diplomatiske Konferencer i Bryssel er Spørgsmaalet om Ansvar for Skade paa Person medoptaget, de øvrige Spørgsmaal er uddybet, og der har vist sig nogen Vanskelighed ved at komme til en endelig Enighed, navnlig om Reglerne om Rederansvarlighed.

Det er bekendt, at Reglerne om en Reders Ansvar for de af Skibspørens eller andre paa Skibet arbejdende Personers Handlinger er ordnet paa en højst forskellig Maade i de forskellige Lande, ikke blot med Hensyn til Spørgsmaalet om, i hvilke Tilfælde han er ansvarlig, men ogsaa med Hensyn til Spørgsmaalet om Begrænsningen af hans Ansvar i det enkelte Tilfælde. Efter tysk og skandinavisk Opfattelse er Rederens Hæftelse jo — hvor han ikke er fuldt ansvarlig — begrænset til Skib og Fragt. Hvis Skibet gaar under, og hvis Rederen ikke har Fragt til gode, kommer han ikke til at hæfte. Det er saa at sige Soformuen, ikke Rederen personlig, der hæfter, og Rederen kan ikke paa samme Rejse komme til at tilsvare Soformuen mere end een Gang, med-

mindre der i en Mellemløst gøres Arrest i Skibet, og Rederen stiller Sikkerhed for at faa Skibet fri. Sker der saa under Rejsens Fortsættelse en ny Ulykke, kan Rederen komme til at hæfte een Gang til. Efter fransk Ret hæfter Rederen personligt — alt saa med hele sin Formue — og han kan kun fri sig for ethvert Ansvar ved at abandonnere Skib og Fragt. I England var der i Slutningen af det 18de og i Begyndelsen af forrige Aarhundrede en Regel om, at Rederne i visse Forhold kun hæftede med Skib og Fragt, men denne Regel blev i Midten af forrige Aarhundrede forladt til Fordel for den nu ifølge Merchant Shipping Act gældende Regel om, at Rederen hæfter med et bestemt Beløb pr. Ton (£ 15 for Skade for Person enten alene eller i Forbindelse med Skade paa Gods, og £ 8, hvor der kun er Tale om Skade paa Gods.) Det til Grund for denne Regel liggende Synspunkt medfører, at Rederen bliver ansvarlig med det paagældende Beløb for hvert Sammenstød eller anden skadeforvoldende Begivenhed, hvori Skibet er Skyld, uanset om der indtræffer flere saadanne Begivenheder paa samme Rejse, og uanset om Skibet selv gaar til Grunde.

Paa Venedig Konferencen havde man stillet sig paa det Standpunkt, som indtoges af Tyskland og Skandinavien: Det var Soformuen, saaledes som den var ved Rejsens Ende, der hæftede, og Rederen kunde kun komme til at hæfte med Skibets Værdi een Gang, hvis han da ikke havde stillet Sikkerhed for at befri Skibet for en Arrest. Der var dog gjort den Indrømmelse til den engelske Ret, at Rederen skulde have Valget mellem, om han vilde hæfte med Soformuen eller med £ 8 pr. Ton.

Paa de senere diplomatiske Konferencer holdt de engelske Delegerede oprindelig paa, at denne Hæftelse (med Soformuen op til et Maximum af £ 8 pr. Ton) skulde gælde for hvert Sammenstød eller anden skadeforvoldende Begivenhed, der indtraf paa Rejsen, og at det var Soformuen, saaledes som den var for Sammenstødet, hvormed man skulde regne.

Paa Konferencen 1910 gik de engelske Delegerede ind paa at lade det komme an paa Soformuen i den Stand, hvori den var umiddelbart efter Sammenstødet, men gjorde samtidig det Forslag, at det ikke skulde være Soformuen som saadan, der hæftede, men Soformuens Værdi.

Nogen endelig Enighed er der endnu ikke opnaaet, men Konferencen ventes at skulle træde sammen igen i Bryssel i indeværende Aar, og der vil da blive forelagt den et endeligt Forslag, som er udarbejdet paa Basis af de forie Forhandlinger.

Efter dette Forslag hæfter Rederen overfor Skade paa Gods med Værdien af Skib og Fragt samt Tilbehør til Skib og Fragt, dog at Ansvar aldrig kan overstige en total Sum af £ 8 for hvert Ton af Skibets Nettodrægtighed (for Dampskibes Vedkommende Maskinrummet iberegnet). Hvor der er Tale om Sammenstød eller lignende Uheld, er det Skibets Værdi umiddelbart efter Sammenstødet, der skal lægges til Grund ved Beregningen. Det er Rederen, der har at skaffe Oplysning om Værdien. Har Skibet paa samme Rejse haft flere Uheld, kan den Værdiformindskelse, der maa antages at skyldes det senere Uheld, ikke tages i Betragtning overfor de Fordringer, som stammer fra det tidligere.

Som Tilbehør til Skibet bliver blandt andet at regne Havari-grossgodtgørelser og $\frac{2}{3}$ af Bjergløn, som maatte tilkomme Skibet. For at komme bort fra alle de vanskelige Spørgsmaal, der kan opstaa med Hensyn til Fragtenes Beregning, er det fra engelsk Side foreslaaet i Stedet for Fragten at sætte et fast Beløb af £ 1½ pr. Ton for større Skibe, for mindre Skibe noget mindre.

Udover de hidtil omtalte Beløb bliver Rederen ansvarlig med indtil 7 £ pr. Ton i Tilfælde af Legemsbeskædigelse eller Tab af Menneskeliv. Hvis Ofrene eller deres efterladte ikke kan skadeslosholdes ved denne Sum, har de Ret til at konkurrere med de andre Kreditorer i de tidligere nævnte Beløb.

Reglerne om, hvilke Krav det er, overfor hvilke Redernes Ansvar er begrænset, stemmer i det væsentlige med de skandinaviske Soloves Bestemmelser.

Det vil ses, at de foreslaaede Regler indeholder forskellige Skærpselser i Rederansvaret i Forhold til de nu i Skandinavien gældende Love. Grundsætningen om, at det kun er Soformuen, der hæfter, er forladt, og Rederne kan komme til at hæfte for Skibets Værdi mere end een Gang paa samme Rejse, ligesom han for Skade paa Person altid hæfter med indtil £ 7 pr. Tons uden Hensyn til, om Skibet er ganet under. Paa den anden Side er Fordelene ved en ensartet Verdenslovgivning paa dette Omraade saa store, de Tilfælde, hvori der paa samme Rejse sker flere alvorlige Sammenstød, saa sjældne, og den Forøgelse af Assurancepræmien, der er nødvendig for at sikre sig, saa minimal, at der neppe er Tvivl om, at Fordelene — ogsaa for Rederne — opvejer Ulemperne. Som Forholdene er nu, er den Reder, hvis Skib kan komme til at anløbe England, jo udsat for at blive dømt efter de nugældende engelske Synspunkter. Bliver Konventionen vedtaget, undergaar de jo en væsentlig Modifikation til Fordel for Rederne.

Hvad Forslaget til en Konvention om Sopanterettigheder angaar, indeholder ogsaa dette Forslag store Forandringer fra de nuværende skandinaviske Solove. Medens disse i det væsentlige har givet alle de Krav, for hvilke kun Rederen hæfter med Skib og Fragt, Sopaneret i disse Objekter, saaledes at de gaar forud, for al anden Gæld, ogsaa registreret Pantegæld, er dette ikke Tilfældet med dette Forslag, der navnlig udelukker Sopaneret for visse Krav fra Ladningsejerens Side (Krav i Anledning af Beskadigelse paa Ladningen o. lign.). Det er Hensynet til lovlig stiftede Panteforskrivninger i Skibet, der bevirker denne Udelukkelse.

Der er — blandt andet fra skandinavisk Side — gjort Modstand mod en saadan Indskrænkning i de sopanteberettigede Krav, og der vil antagelig blive gjort Forsøg paa at skabe Overensstemmelse mellem de Tilfælde, hvor Rederen har et begrænset Ansvar, og de Tilfælde, hvor Kreditor har Sopaneret. Hvis en saadan Ordning umuliggøres ved Modstand fra anden Side, maa det jo huskes, at Nødvendigheden for at bibeholde Sopaneret langt fra er saa stor, naar det ikke længer er Skib og Fragt, som saadanne, der er Bærer af Fordringen, saaledes at denne forsvinder, naar Skib og Fragt gaar under eller sælges af en Panthaver. Naar Rederen selv hæfter — ganske vist med en vis Begrænsning svarende til Skibets Værdi, men til Værdier i upantebeholdt Stand — er det ikke saa nødvendigt, at Fordringen er forsynet med en forud for registrerede Pantorettigheder gaaende Panteret i selve Skibet.

Alt i alt maa det sikkert betragtes som et stort fremskridt, hvis der vedtages Konventioner som de foreslaaede.*

Som det vil erindres (se Beretningerne for 1912 og 1913) fastsætter Lov om Ændringer i Bestemmelserne om Sammenstød og Bjergning i Sølov af 1. April 1892, at Rederen hæfter for Skade paa Person forvoldt ved Sammenstød, dog at dette Ansvar ikke kan overstige 4,200 Kr.

Hvorvidt de Konventioner, der maatte blive vedtaget om Rederansvarets Begrænsning, mulig vil faa en saadan Form, at det kan blive nødvendigt at tage Spørgsmaalet om den nu omtalte Begrænsning (4,200 Kr.) op til Revision, er det ikke muligt at udtale sig om i Øjeblikket.

Sølovgivning.

Revisionen af Søloven. Det til Overvejelse af Spørgsmaalet om en delvis Revision af Søloven i 1910 nedsatte Udvalgt har ikke afholdt Møde i indeværende Aar, og Bestyrelsen har intet Kendskab til, hvorvidt Møderne vil blive genoptaget, eller om Spørgsmaalet er stillet i Bero.

Handelsministeriet har tilsendt Repræsentationen et i den svenske Rigsdag forelagt Forslag til en ændret Ordlyd i den svenske Sølovs § 85, saalydende:

»Sjöman, som visar, att han kan få fartyg att föra äge rätt att erhålla entledigande, om han utan ökad utgift för redaren sätter annan duglig karl i sitt ställe. Lag samme vare, där auställning såsom förste styrman eller ansvarsmaskinist erhjudes sjöman, som är förlyrd i ringere ställning.

Utbryter krig, som till följd av fartygets nationalitet eller lastens beskaffenhet samt resans riktning medför fara för uppbringning eller till följd av resans riktning medföra minfara, eller inträda under krig sådana ändrade förhållanden, att enligt vad nu är sagt fara för uppbringning eller minfara uppstår, äge sjöman rätt att erhålla entledigande.

I de fall, nu äro nämnda, utgår hyran efter ty i § 82 sägs.«

Spørgsmaalet om en tilsvarende Ændring i den danske Sølov har været fremme i Repræsentationen. Under Diskussionen herom har Foreningens Delegerede udtalt Betænkkelighed imod en saadan Ændring.

En fælles nordisk Sølovgivning. Spørgsmaalet om, hvorvidt der fra Repræsentationens Side burde gøres et Arbejde for at tilvejebringe en fælles nordisk Sølovgivning, har været drøftet indenfor Repræsentationen.

Toldloven.

I Lov om Toldafgifterne m. m. af 5. Maj 1908 bestemmes, at en Revision af Loven bliver ved et af Regeringen fremsat Lovforslag at forelægge Rigsdagen i Oktober 1916.

I denne Anledning har man anmodet Kredsstyrelsen for Æro om at ville være uejlige med at fremsætte de Ændringsforslag til Loven, som Kredsstyrelsen maatte finde formaalstjenlige.

Lodsforhold.

Lodsplicht under Bugsering. Siden dette Spørgsmaal omtales i sidste Aarsberetning, har der været fort Forhandlinger saavel med Dampskibsrederiforeningen som med Lodsdirektøren, ligesom det ogsaa har været forhandlet indenfor Bestyrelsen sammen med Foreningens Repræsentant, Hr. Mægler H. A. Hansen, Thuro.

Disse Forhandlinger har endelig ført saa vidt, at Lodsdirektøren, paa Grundlag af Forslag fra Rederiforeningerne, har kunnet udarbejde nedenstaaende Udkast til Ændringer i Lodslovens § 31, 5.—10. Stykke. (Lodsplicht under Bugsering.)

A. Naar Lods benyttes under Bugsering i Lodsfarvande — med eller uden Lodsvang — betales kun Lodspenge af det eller de bugserede Fartøjer (Skibe, Pramme, Læglere el. lign.), medmindre det bugserende Fartøj har ønsket Lods til egen Vejledning, i hvilket Tilfælde ogsaa dette betaler Lodspenge.

Lodspengene beregnes efter hvert Fartøjs Brutto-Tonnage og Dybgaende, men Betalingen erlægges med nedsatte Lodspenge, nemlig med $\frac{3}{4}$ af den saaledes beregnede Afgift.

Med flere bugserede Fartøjer under Vejledning af den samme Lods erlægges nedsatte Lodspenge saaledes:

Kun det Bugserfartøjet nærmeste Fartøj erlægges $\frac{3}{4}$ af den beregnede Afgift; Fartøj Nr. 2 erlægges $\frac{2}{3}$ af den beregnede Afgift; hvert af de øvrige Fartøjer erlægges $\frac{1}{2}$ af den beregnede Afgift.

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 paagældende Farvand er Lodsvang underkastede, 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 krænkede, naar en i det paagældende Farvand ukendt Fører af et Fartøj lader sig bugserer gennem Farvandet uden at benytte Lods, og der vil da kunne gøres Ansvar gældende i Henhold til Lodslovens §§ 12 og 13, 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 Bøder*).

Naar en Skibsfører som saadan mindst 3 Gange indenfor et Tidsrum af 3 paa hinanden følgende Aar har benyttet Lods i et Farvand, anses han umiddelbart derefter som farvandskendt i det paagældende Farvand og har Ret til i dette at lade sig bugserer uden at benytte Lods. Denne Ret bevarer han, saalænge han mindst een Gang hvert andet Aar, efter at han sidste Gang har benyttet Lods, som Skibsfører besejler det paagældende Farvand

*) 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 Ansvaret efter Lodslovens §§ 12 og 13 helt eller halvt bortfalder og at flere bugserende Fartøjer med Hensyn til H.K. regnes som eet 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 H.K., 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 H.K. vil blive billigere end enkelt Baad med samme H.K.«

med eller uden Lods**). Paa Forespørgsel af Stedets Lodser skal Skibsføreren meddele, hvorvidt han opfylder de foreskrevne Betingelser for under Bugsering at være fritaget for at benytte Lods. Undlader Skibsføreren at besvare Forespørgslen, eller viser det sig, at hans Meddelelser i Anledning af Forespørgslen er urigtige, bliver han i hvert Tilfælde at anse efter Lodslovens § 12 og uden Nedsættelse af Lodspenge. Ovenstaaende Fordring om Farvandskendskab kræves dog ikke af Førere af nedenævnte Fartøjer, der altsaa til enhver Tid frit kan lade sig bugseres uden at tage Lods, medmindre de i et bestemt Farvand er underkastet Lodstvang:

- a) alle Fartøjer under 150 Brutto-Register-Tons;
 - 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 er hjemmehørende, naar de bugseres af eget Rederis Fartøj;
 - c) tomme og ballastede Fartøjer under 225 Brutto-Register-Tons gennem andre Gennemsejlingsfarvande.
- I § 60 i Lodsloven bestemmes:

«Denne Lov vil være at forelægge Rigsdagen til Revision inden 1. Januar 1915»

Bestemmelsen er ogsaa sket Fyldest, men paa Forslag af Marineministeren vedtog Rigsdagen at udsætte Revisionen.

Ved Oversendelsen af Udkastet tilskriver Lodsdirektøren under 4. Juni 1914 Foreningen saaledes:

«Med Hensyn til de tidligere førte Forhandlinger angaaende Ændringer i de paagældende Bestemmelser for Lodspilgten under Bugsering tillader jeg mig hosløgt at sende den ærede Forening nogle Eksemplarer af det Udkast til Lovændring, hvorom Dampskibs- og Sejlskibsrederi-Foreningen er blevet enige.

Dette Udkast er tilstillet Lodsrederne til statistisk Undersøgelse, efter hvis Tilendbringelse jeg skal have den Ære paa ny at genoptage Forhandlingerne om Lovens endelige Form.»

Efter at de førnævnte statistiske Undersøgelser er tilendebragt, har Lodsdirektøren igen optaget Forhandlingerne ved at tilstille Foreningen et nyt Udkast med Bilag til Bestemmelser om Lodspilgten under Bugsering.

Sagen er tilsendt Foreningens Repræsentant i Lods-sager, Hr. Mægler H. A. Hansen, Thuro, til Overvejelse.

Nedlæggelse af Bogen Lodsleri. Repræsentationen har tilstillet Foreningen Meddelelse om, at Bogen Lodsleri er nedlagt fra 1. Januar 1915.

Ulykkesforsikring.

Eti i Folketinget den 14. Januar 1915 fremsat Forslag til Lov om Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde er af Sekretariatet forelagt Bestyrelsen til Udtalelse.

I dette Forslag er de nugældende Ulykkesforsikringslove samlet i en enkelt Lov, og hvad særlig angaar Søfarten, er Forsikringspligten udvidet til Fartøjer af ikke under 4 Register-Tons Brutto, ligesom de forskellige Erstatninger: Dagpenge, Invaliditetserstatning og Dødsersatning er foreslaaet forhøjet.

Paa den anden Side er den nugældende Begrænsning af Statens Tilskud, der er 12 Kr. pr. Mand, foreslaaet ophævet.

Bestyrelsen har ment at kunne tiltræde Forslaget i den Form, hvori det er fremsat.

***) Dette Stykke er af Dansk Sejlskibsrederi-Forening foreslaaet aflyttet saaledes:

«Naar en Skibsfører som saadan mindst 3 Gange har benyttet Lods i et Farvand, hvor der ikke er Lodstvang, 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.»

Krigsforsikring for Sejlskibsbesætninger. Efter personlige Henvendelser hos Indenrigsministeren og i Handelsministeriet har Bestyrelsen til Indenrigsministeren indgivet følgende Andragende:

Svendborg, d. 1. Februar 1915.

«Som det vil være det høje Ministerium bekendt har Dansk Dampskibsrederi-Forening truffet Overenskomst med Sømandenes og Søfryhøderens Organisationer om, at der ved Dødsfald som Følge af Ulykkestilfælde hidrørende fra de nuværende Krigsforhold sikres do efterladte efter Sømand og Fyrbødere i danske Skibe et Beløb af 4,000 Kr., heri indbefattet den Erstatning, som de efterladte i hvert enkelt Tilfælde vil nyde i Medfør af Lov af 1. April 1905 om Søfolks Forsikring. Til Opfyldelse af denne Overenskomst tegner Redere af Dampskibe Forsikring i herværende Forsikringselskaber mod en maanedlig Præmie af 10 Kr. pr. Mand. For Besætningen paa Sejlskibe forlanger de paagældende Forsikringselskaber et Tillæg af 50 pCt., altsaa ialt 15 Kr. pr. Mand pr. Maaned. Dette vil altsaa, naar man regner med et Antal af 3750 Mand, blive et omtrentligt aarligt Præmiebeløb af 675,000 Kr. for hele Sejlskibsflaaden.

Efter at Dampskibsrederne har sikret deres Skibsbesætninger foranævnte Sum, er det blevet ganske umuligt for Sejlskibsrederne at skaffe Mandskab til deres Skibe uden at sikre dette paa lignende Maade. Dette har Sejlskibsrederne i og for sig heller ikke noget imod; men den enorme Præmie, som Selskaberne forlanger, gør det ganske uoverkommeligt for Sejlskibsrederne at arrangere sig paa samme Maade som Dampskibsrederne, medmindre Staten træder hjælpende til, og specielt for de mindre Skibes Vedkommende vil det være af overordentlig stor Betydning i økonomisk Henseende, idet disses Fragtforhold nærmest holder sig omkring det normale, hvortil kommer de meget forøgede Drifts-omkostninger, saasom forhojet Hyre, Krigsforsikring m. m. Det vil utvivlsomt været det høje Ministerium bekendt, at næsten hele Sejlskibsflaaden har været oplagt saa godt som lige siden Krigens Begyndelse, og saafremt det nu ikke kan lykkes at ordne Spørgsmaalet om Mandskabets Forsikring paa en for Sejlskibsrederne overkommelig Maade, saaledes at Skibene kan komme i Fart, tager vi ikke i Betænkning at udtale som vor Overbevisning, at en meget stor Del af Sejlskibsflaaden, særlig den mindre, vil komme i store økonomiske Vanskeligheder, ja, vil staa overfor en truende Ruin. Vi ser derfor ikke rettere, end at man her staar overfor en Samfundsopgave, til Løsning af hvilken Statens Hjælp tor paaregnes, idet en tilfredsstillende Ordning af Mandskabets Forsikring vil hidrage mægtigt til, at Sejlskibsflaaden kommer i Fart, hvad jo, udover den ganske umiddelbare Betydning for saavel Redere som for Søfolk, vil være en stor Vinding i nationaløkonomisk Henseende.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening har, som det høje Ministerium vil være vidende om, sammen med Dansk Dampskibsrederi-Forening oprettet Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk til Overtagelse af Redernes Ansvar ifølge Lov af 1. April 1905, saaledes at Sejlskibene udgør en Afdeling for sig, nydende Tilskud fra Staten af indtil Halvdelen af Præmien, dog ikke udover 12 Kr. aarlig pr. Mand. Nævnte Forsikringsforening dækker alle Ulykkestilfælde, ogsaa saadanne som hidrører fra Krigsforhold, dog med de Begrænsninger for Erstatningen, som er fastsat i Ulykkesforsikringsloven; men som Forholdene nu har udviklet sig ved Mandskabets Fordring om højere Erstatning i Tilfælde af Død, er Forsikring tegnet i nævnte Forening ikke fyldestgørende under de nuværende Krigsforhold, og da det som foran fremsat er ganske uoverkommeligt for Sejlskibsrederne uden Statens Hjælp at sikre hver Mand af Besætningen 4000 Kr., tillader man sig ved Nærværende at andrage om, at der til Lov af 1. April 1905 om Søfolks Ulykkesforsikring knyttes den midlertidige Bestemmelse, at der i Tilfælde af Død forarsaget ved Ulykkestilfælde, hidrørende fra den nuværende Krigsrisiko, tillægges de efterladte — hvad enten de omkomne ere Familieforsorgere eller ej og uanset i hvilket Farvand Ulykken indtraeffe — Krav paa et Erstatningsbeløb af 4000 Kr., og at det samtidig udvirkes, at den i nævnte Lovs § 24 fastsatte Grænse for Statens Bidrag til Medlemmer af Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolks Sejlskibsafdeling bortfalder i Lighed med det i indeværende Rigsdagssamling den 14. Januar forelagte Forslag til Lov om Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde.

Med Hensyn til Tidspunktet for den foranævnte midlertidige Bestemmelses Ophor, foreslaas det, at der forholdes paa samme Maade som i Krigsforsikringen for danske Skibe.

Hvad angaar Statens foran omhandlede Tilskud til Sejlskibenes Ulykkesforsikringspræmie, skal vi tillade os at henlede Opmærksomheden paa, at det samlede Bidrag fra Lovens Ikrafttræden indtil 1914 inklusive kun har andraget 222,000 Kr., medens det Beløb, som vilde svare til det i Loven fastsatte Maksimumstilskud i samme Periode, udgør c. 432,000 Kr.; der er saaledes af Statens Midler sparet — om man tor bruge dette Udtryk — over 200,000 Kr.

Angaaende den formentlige Størrelse af Forøgelsen af Statens Tilskud, da er vi af den Anskuelse, at denne højst vil andrage c. 50,000 Kr., hvilket vi i det efterfølgende nærmere skal gøre Rede for:

Naar man regner med, at der i Løbet af et Aar vil gaa tabt 6 Skibe — hvortil med 6 Mand Besætning — hvilket selv

under uheldige Forhold maa siges at være meget højt ansat, vil Forsikringsforeningens aarlige Merudgift blive c. 100,000 Kr., og Statens forøgede Tilskud saaledes c. 50,000 Kr., idet der nemlig, efter hvad Erfaringen viser, paa hvert Skib vil være 2 Familieforsørgere — som Regel Fører og Styrmand —, altsaa ialt 12 Familieforsørgere, for hvem den forhøjede Erstatning vil udgøre 1200 Kr. eller ialt 14,400 Kr. For hver af de øvrige 4 Mand pr. Skib, ialt 24 Mand, er beregnet 4000 Kr., eller tilsammen Kr. 96,000, der sammenlagt med det foranævnte Beløb giver 100,400 Kr.; men det maa her erindres, at af disse 24 Mand vil der uden Tvivl være en Del, som faar delvis lovlig Erstatning, der samlet neppe kan sættes lavere end til c. 10,000 Kr., hvilket Beløb altsaa maa fradrages den ovennævnte Sum og derved nedbringer denne til de ansaaede 100,000 Kr.

I hvorvel vi ovenfor har regnet med, at hele Besætningen paa alle Skibene forulykker, ligger det i Sagens Natur, at en saadan Eventualitet neppe vil komme til at foreligge; men at der i Virkeligheden maa regnes med, at en Del af Mandskabet vil blive bjerget, og den ovenfor rævnte Sum af 100,000 Kr. vil formentlig ogsaa af denne Grund vise sig for høj. Erfaringen viser da ogsaa, at der ikke foreligger Beviser for, at hele Mandskabet er forulykket fra noget minestødt dansk Skib under den nuværende Krig.

Af det foranstaaende vil det formentlig tydeligt fremgaa, at det er af overordentlig stor Betydning for Sejlskibsfarten, at det rejste Spørgsmaal løses ved Statens Hjælp paa en for Sejlskibene tilfredsstillende Maade. Samtidig er det meget magtpaaliggende for vor Forening at udtale, at for at Skibene hurtigt kan komme i Fart, saa at det mindst mulige slaas i Stykker, er det af vidtrækkende Betydning, at Mandskabets Forsikring ordnes saa hurtigt som det overhovedet vil være muligt, ogsaa af Hensyn til den Omstændighed, at jo længere Tid, der hængaar, inden Skibene kommer ud, desto større vil Vanskelighederne for at skaffe Sejlskibssfolk blive, idet den lange Oplægning nødvendigvis vil medføre, at en Del af disse spredes, søger til Udlandet eller tager andet Erhverv.

Det er Bestyrelsen bekendt, at de to Ministerier har stillet sig overordentligt velvilligt til Andragendet, ligesom Fællesrepræsentationen har givet det en varm anbefaling.

Da det viste sig, at Spørgsmaalet ikke kunde ordnes uden ved en Lovændring, maatte man befrygte, at der kunde hengaa lang Tid, inden dette skete, hvorfor Sejlskibsrederne fra Fyns og Æro Kredse tog Initiativet til Oprettelse af en gensidig Krigsforsikring for Sejlskibsbesætninger.

Denne begyndte sin Virksomhed den 17. Februar d. A.

Valg af Repræsentanter til at afgive Kredsens Stemmer paa Krigsforsikringen for Sejlskibsbesætnings Generalforsamling er foranlediget afholdt i Bornholms, Østjyllands, og Thyland og Mors' Kredse.

Maaden, hvorpaa Forsikringen er ordnet, vil det ikke være nødvendigt at komme nærmere ind paa, eftersom Lovene er udsendt til alle Rederne.

Den 12. Marts d. A. fremsatte Indenrigsministeren følgende Forslag til midlertidig Lov om Ændring i Lov af 1. April 1905.

§ 1.

„Til 2. Stykke i § 24 i Lov Nr. 54 af 1. April 1905 føjes: Indenrigsministeren kan derhos meddele Foreningen Anerkendelse til indtil videre at overtage det Ansvar, som Sejlskibsrederne i Anledning af de nuværende Krigsforhold maatte paatage sig overfor deres Mandskaber ved indtrædende Ulykketilfælde udover det Rederne i Henhold til Lov af 1. April 1905 paahvilende. Arten og Omfanget af det nævnte Ansvar fastsættes af Indenrigsministeren. Statskassen udreder Halvdelen af de Erstatninger, der udbetales i Henhold til denne overordentlige Forsikring.

§ 2.

Denne Lov træder straks i Kraft.

De forskellige Partier paa Rigsdagen stillede sig overordentligt velvilligt til Forslaget, der fik en meget let, men ingenlunde nogen hurtig Gang gennem begge Ting, idet det først blev gjort færdig fra Rigsdagen den 16. April d. A.

Efter dets Ikrafttræden ophører Krigsforsikringen for Sejlskibsbesætnings Virksomhed.

Krigsforsikring af danske Skibe.

Krigsforsikring af danske Skibe. Efter Krigens Udbrud i August Maaned 1914 blev der mellem

Indenrigsministeriet og forskellige københavnske Soforsikringselskaber oprettet en Overenskomst, hvorefter disse Selskaber overtog 25 pCt. af Krigsrisikoen for de danske Dampskibe, som helt eller delvis var forsikret hos Selskaberne, imod at den danske Stat overtog de øvrige 75 pCt.

Forsikringen omfattede kun disse Dampskibes Rejser i Ballast fra Danmark til Østkysten af Storbritannien og herfra til Danmark med Kul, Kokes og Cinders samt de paagældende Ladninger.

Kasko-Præmierne fastsattes for en Rundrejse fra den nordlige Del af Øst-England til 1½ pCt. og fra Øst-Skotland til 1 pCt.

Da, som nævnt, denne Forsikring ikke tog Sigte paa Sejlskibe, er der neppe Grund til at komme nærmere ind herpaa.

I Skrivelse til Handelsministeriet af 28. August 1914 anmodede Dansk Dampskibsrederi-Forening nævnte Ministerium om, at der i den danske Skibsfarts Interesse maatte blive nedsat en Kommission til at tage Spørgsmaalet om en gensidig Krigsassurance for danske Skibe i alle Farter op til Drøftelse og eventuelt fremkomme med Forslag til Regeringen til Løsning af Spørgsmaalet.

Allerede den 29. August nedsatte Handelsministeren en saadan Kommission, hvori Foreningens Formand fik Sæde.

I Fyns og Æro Kredse havde man imidlertid — afskaaret som man var fra at faa Sejlskibe forsikret paa rimelige Vilkaar — drøftet Spørgsmaalet om Oprettelse af en Krigsforsikring for Sejlskibe, og der afholdtes i denne Anledning af Redere fra Fyns Kredse et Møde i Svendborg, hvor man endes om at indlede Forhandling med Æro Kredse, nærmest paa det Grundlag, at Sejlskibsrederne i de to Kredse dannede en gensidig Forsikringsforening, eventuelt med Tilslutning af andre Sejlskibsreder og saaledes, at Staten overtog en Andel af Risikoen.

Paa det i Marstal den 2. September afholdte Fællesmøde af Sejlskibsrederne fra de to Kredse havde man faaet Kendskab til Nedsættelsen af den foran omtalte Kommission, hvorfor de Forudsætninger, der var lagt til Grund for Forhandlingerne, maatte bortfalde. Paa Mødet forelaa korte telegrafiske Oplysninger fra Foreningens Formand, ligesom han anmodede om at faa sendt Raadgivere til at forhandle med, hvortil valgtes J. C. Carlsen og L. J. Bager. Marstal: H. A. Hansen, Thuro, og Foreningens Sekretær. Der gaves Formanden og de valgte Repræsentanter Fuldmagt til paa bedste Maade at handle i Foreningens Interesse.

Kommissionens Forslag blev med uvæsentlige Ændringer vedtaget af Rigsdagen, hvorefter Loven traadte i Kraft den 12. September 1914, og ifølge en Bestemmelse i samme skulde Dansk Sejlskibsrederi-Forening vælge det ene af Bestyrelsens 6 Medlemmer. I Skrivelse af 12. September har Handelsministeren anmodet Foreningen om at vælge dette Medlem, i hvilken Anledning Bestyrelsesmøde afholdtes den 13. September. Der forelaa Telegram fra Formanden, at han ikke ønskede at overtage Hvervet. Til Stede var Ohlsen, Nielsen, Petersen og Carlsen. Til Medlem af Krigsbestyrelsen valgtes Foreningens Sekretær. Den øvrige Bestyrelse bestaar af fhv. Finansminister N. Neergaard. Formand: Departementschef G. Busck-Nielsen; Direktør A. O. Andersen; Direktør B. Dreyer og Direktør N. Høst.

Skønt det neppe vil være Stedet her at komme ind paa, hvad der falder ind under Krigsforsikringens almindelige Forretningsgang, skal dog nævnes, at Bestyrelsen for Krigsforsikringen har imødekommet et Ønske fra Fyns og Æro Kredsstyrelser om, at Rederne kunde anmelde Forsikringer hos Svendborg Søassurance i Svendborg og Søassuranceforeningen Æro i Marstal, saaledes at Forsikringen traadte i Kraft fra Anmeldelsesdatoen, samt at Præmien kunde indbetales samme Steder imod Søassurancerens Garanti.

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

729. Irland S.-Kyst. Queenstown. Besejling.

(¹Notice to Mariners" Nr. 475. London 1915.)

Spærringer er udlagt i *Queenstown* Havn, og der er udstedt følgende Bestemmelser:

1. Midt imellem *Corkbeg* og den E.-ligste Pynt af *Spike Island* skal udlægges to Travlere. Der er Lodstvang for alle Skibe for Sejladsen mellem Undersøgelsesankerpladsen og den ydre Ankerplads for Orlogsskibe. Alle Skibe skal passere mellem disse Travlere og styre Kurs direkte til og fra Havnen. Ved Sejlads i Nærheden af og imellem Travlerne maa Skibe ikke passere hinanden, og Farten her maa ikke overskride 10 Sm. Udgaende Skibe skal lade indgaende passere først.

2. Passagen mellem *Spike Island* og *Rengaskiddag* Point er spærret; det er forbudt at nærme sig det Areal, som mod S. begrænses af en Linie fra *Golden Rock* til den S.-ligste Pynt af *Spike Island*.

3. Man maa ikke benytte Lobene mellem *Haulbowline* og *Spike Island* Øst for *Rocky Island* og Vest for Miltterpieren paa *Spike Island*.

4. Skibe, som handler imod disse Bestemmelser, udsætter sig for alvorlig Fare og for Beskydning.

Spike Island: 51° 50' N. 8° 17' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

730. Portugal. Faro e Olhão. Belysning forandret.

(¹Nachrichten für Seefahrer" Nr. 31/1011. Berlin 1915.)

1. Løbet over Barren har forandret sig; til at lede over denne tjener følgende Ledelyr:

a) Det røde, faste Fyr paa *Olião* Kirketaarn og det højeste, røde, faste Fyr paa *Øen Culatra*.

b) Det hvide, faste Fyr paa *Øen Culatra* og det hvide, faste Fyr paa Kap *Santa Maria*.

c) *Olião* to røde, faste Fyr.

2. Paa hver Side af Farvandet ligger en Lystønde.

3. De grønne Fyr paa *Øen Culatra* er slukkede.

Kap *Santa Maria* Fyr: 36° 58' 23" N. 7° 51' 31" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 68/2230 og 27/598. København 1914 og 1915.)

731. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bugt. Cape Cod Canal. Rettelse til „E. f. S." Nr. 26/650.

(¹Notice to Mariners" Nr. 20/1370. Washington 1915.)

Channel Fyr Nr. 11 staar 217° (misv. SW. 1/2 W.) fra *Toby Island* venstre Kant.

Channel Fyr Nr. 14 staar 78 1/2° (misv. E. 1/4 S.) fra *Onset Island* venstre Kant.

Buzzards Bugt: 41° 40' N. 70° 43' W.

732. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bugt. Eastern Passage. Bristol Harbor. Tønde udlagt.

(¹Notice to Mariners" Nr. 20/1305. Washington 1915.)

West Channel Spiritønde 18 A er udlagt i 7,3 m Vand W. for 4,5 m (15-foot) Grund

den ud for *Hoy Island* SW.-Pynt. c. 41° 38' 12" N. 71° 17' 48" W.

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 Dannebordsloven 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 hægter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

695. Østersøen. Femor-Bælt. Besejling af Rødby Havn.

Paa given Foranledning maa Marineministeriet bestemt tilraade de Søfarende nøje at gøre sig bekendt med de i „E. f. S." Nr. 25/615 af den 26de Maj 1915 omhandlede Anvisninger til Sejlads i *Femor-Bælt*.

Skibsførere, som sejler til og fra *Rødby Havn*, maa iagttage følgende:

Skibe, der forlader Havnen, skal styre en lige Kurs til en paa 54° 32' 32" N. 11° 14' 36" E. udlagt Fløjtetønde, hvorfra de bliver vejledt videre af *tyiske* Lodser.

Skibe, der skal til *Rødby Havn*, skal først styre mod *Vestermærkelsdørf*, naar de kommer Vest fra, og mod *Staberuk*, naar de kommer Øst fra. De vil da af de *tyiske* Lodser blive lodset til den nævnte Fløjtetønde, hvorfra Kursen vil være at sætte paa *Rødby Havn*.

Der vil være betydelig Fare forbundet med at sejle om Natten og ved ikke at følge de nævnte Anvisninger.

696. Finland. Oplysning om Havnes Besejling.

(¹Bericht am Zeevarenden" Nr. 86/802. s-Gravenhage 1915.)

Aabning og Lukning for Skibsfarten paa *fyiske* Havne er stadig underkastet Forandringer. I Slutningen af Maj er følgende Havne aabne: 1) *Nikolaistad*. 63° 06' N. 21° 36' E. 2) *Mäntyluo*. 61° 36' N. 21° 30' E. 3) *Raumo*. 61° 08' N. 21° 32' E.

Der er Lodstvang for de aabne Havne. Det er fuldstændig forbudt, at løbe ind i de lukkede Havne; man kan i enkelte Tilfælde faa Tilladelse til at forlade de lukkede Havne.

IV. N-lige Ishav og Nordsoen.

697. England. Thomson. Trafikbestemmelser.

(¹Notice to Mariners" Nr. 459. London 1915.)

Thomson. Al ind- og udgaende Trafik skal indtil videre foregaa gennem *Edinburgh Channels*, eller gennem *Black Deep* S. om *Knock John* og *Knob Lystønder* og gennem *Ouzc Deep*.

Ingen Skibe maa være under Gang i de ovennævnte Løb mellem *Southeast* mod W. og *South Head* Lystønde eller en Linie mellem Tønderne *South Long Sand* og *East Shingles* mod E. i Tiden mellem Kl. 11 Em. og Kl. 2 Fm.

Skibe, som ligger til Ankers inden for ovennævnte Grænser, maa ikke vise noget som helst Lys i Tiden mellem Kl. 11 Em. og Kl. 2 Fm.

Alle andre Løb er lukket for Besejling.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/312. København 1915.)

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

698. Frankrig. Dieppe. Oplysning om Forandring af Fyr.

(Avis aux Navigateurs“ Nr. 141/743. Paris 1915.)
Forandringen af Belysningen ved Havnen vil ikke være fuldført før i Slutningen af Juni 1915. 50° 01¼' N. 1° 05' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/407. København 1915.)

699. Skotland. Firth of Clyde. Besejling.

(„Notice to Mariners“ Nr. 460. London 1915.)
Paa Grund af Arbejder, som udføres omtrent paa Linien fra *Castle Point*, tæt S. for *Dunoon* Pier, til *Cloch* Fyr, er der truffet følgende Bestemmelser for Besejlingen af *Firth of Clyde*:

Saavel indgaende som udgaende Skibe skal passere mellem to Lystønder, som ligger c. 180 m (600 feet) fra hinanden paa *Dunoon Bank*.

a) Den E.-lige Lystønde er rød og viser hvidt To-Blink hver 14 s., Blink 2 s., Mørke 2 s., Blink 2 s., Mørke 8 s. Lystønden ligger c. 1540 m 281° (mislv. NW. t. W. 3/8 W.) fra *Cloch* Fyr.

b) Den W.-lige Lystønde er sort og viser hvidt Lys med En-Formarkelser hver 6 s.; Lys 4 s., Mørke 2 s. Lystønden ligger c. 180 m 272° (mislv. W. t. N. 3/4 N.) fra den E.-lige Lystønde.

Man maa ikke nærme sig disse Lystønder med en Fart af over 10 Sm, og man skal holde Styrhjords Side af Løbet mellem dem. Ind- og udgaende Skibe maa ikke samtidig passere mellem Lystønderne.

Udgaende Skibe skal nærme sig Lystønden paa Kursen 196° (mislv. SW. t. S.), naar de er i en Afstand af 1 Sm fra denne. De skal afpasse deres Fart saaledes, at et hvilket som helst S. fra kommende Skib passere Lystønderne først.

Indgaende Skibe skal holde E. efter, saa snart de har passeret Lystønderne.
Dunoon Bank: 55° 56¾' N. 4° 54¼' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

700. Sardinien N.-Kyst. Maddalena. Besejling.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 31/399. Berlin 1915.)
Man maa kun løbe ind i *Maddalena* Havn gennem det E.-lige Indløb. *Maddalena*: 41° 13' N. 9° 25' E.

701. Italien W.-Kyst. Tiber Floden. Fiumara Grande. Fyr midlertidig tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 31/1000. Berlin 1915.)
S. for det ødelagte Fyr paa *Oen Saere* er imidlertid tændt et hvidt, fast Fyr. Synsvide: 3 Sm.

I Løbet af 1915 skal det midlertidige Fyr slukkes, og paa Fyrtaarnet skal tændes et hvidt og rødt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 20 s., Blink 2 s., Mørke 18 s. Flammens Højde: 13 m. Synsvide: 12 Sm for hvidt og 7 Sm for rødt Lys. 41° 44' 42" N. 12° 13' 24" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/arv. København 1915.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

721. Rusland. Hvide Hav. Arkangelok. Oplysning.

(„Bericht am Zeerort“ Nr. 92/852. 1. Gravninge 1915.)
Ifølge Meddelelse i det *hollandske* Blad „*Zeepost*“ af 2den Juni 1915 kan Dampskibe med privat Lading faa Tilladelse til at gaa til *Arkangelok* for at losse. *Arkangelok*: 64° 30' N. 40° 40' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25/692. København 1915.)

722. Norge. Kabler udlagt.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/176. Kristiania 1915.)
Telegraf- og Telefonkabler er udlagt paa følgende Steder:

1. Over *Vejringfjorden*: *Apikskæler*—*Liseler*. 61° 28' 40" N. 5° 22' 45" E.

2. Over *Sognefjorden*: *Bernald* over *Aarvoldsfjordens* Munding ind *Lysterfjord* til *Tronskogen*. 61° 10' 30" N. 7° 27' 46" E. (3° 15' 40" W. f. *Kristiania*).

3. Over *Risnefjorden*: *Darthunnen*—*Asheim*. 61° 00' 40" N. 5° 28' 26" E. (5° 15' 00" W. f. *Kristiania*).

4. Over *Nordfjord* i *Masfjorden*: *Laurvikenes*—*Grinshaugen*. 60° 52' 50" N. 5° 30' 26" E. (5° 13' 00" W. f. *Kristiania*).

5. Over *Sundet* fra *Dagsvik*—*Sundhammeren*. 66° 01' 15" N. 12° 56' 48" E.

6. Over *Vejsemfjord*: *Sørnes*—*Akervikenes*. 65° 59' 00" N. 12° 51' 30" E.

7. Over *Halsfjorden*: *Nausnes*—*Alnes*. 65° 49' 12" N. 12° 40' 30" E.

Ved Ankring eller lignende paa disse Steder maa udvises Forsigtighed, da Beskadigelse af Kablerne medfører Erstatningsansvar.

723. Norge. Lofoten. Røst. Skomvær. Grund.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/145. Kristiania 1915.)

I det S.-lige Indløb til *Skomvær* ligger en Grund med 3 à 7 m Vand c. 1400 m 145° (mislv. SE. t. S. 3/4 S.) fra *Skomvær* Fyr mellem den i *norsk* Kort Nr. 70 viste Sejl-linje og Lodskud 31. Indsejlingsmærket „*Top Storjæld*“ overet med *Buær* E.-Pynt fører meget tæt til E.-Kanten af Grunden. *Skomvær* Fyr: 67° 24' 40" N. 11° 53' 00" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/1796. København 1912.)

724. Norge. Lofoten. Arsteinen. Grundflaket. Dybde.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/144. Kristiania 1915.)

Ved en Opmåling af Farvandet mellem *Steinseerne* og *Arsteinen*, *Grundflaket*, har det vist sig, at Dybden midt i Farvandet er 6 à 9 m. Det dybeste Vand, 9 à 14 m, findes under *Arsteinlandet*. *Grundflaket*: 68° 16' N. 15° 02½' E.

725. Norge. Helgeland. Hørs ENE. Grund.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/174. Kristiania 1915.)

I Sundet mellem *Hjarto* og *Hestholmen* stikker der en læg Ryg ud i SW.-lig Retning fra *Hestholmen* SW.-Pynt indtil omtrent midt i Sundet. Paa Byggen ligger en Grund med 4½ m Vand c. 160 m 226° (mislv. SW. t. W.) fra *Hestholmen* SW.-Pynt. *Hestholmen*: 66° 00¾' N. 12° 26½' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/1080. København 1914.)

726. Norge. Helgeland. Skaatvær SSE. Buusund. Grund.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/173. Kristiania 1915.)

I den S.-lige Del af *Buusund*, c. 2 Sm SSE fra *Skaatvær*, ligger en Grund med 1½ m Vand c. 300 m 193° (mislv. SSW.) fra *Store Buo* SW.-Pynt. *Buusund*: c. 65° 50' N. 12° 13½' E.

727. Norge. Helgeland. Vega. Vikavaagen. Grund.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/172. Kristiania 1915.)

I Indløbet til *Vikavaagen* er fundet en Grund med 3½ m Vand c. 200 m 333° (mislv. N. t. W. ½ W.) fra Jernstangen paa *Galden*. *Galden*: 65° 35' 7" N. 11° 51' E.

728. Holland. Zaegat van Goeree. Lens. Tønde udlagt.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 88/820. 1. Gravninge 1915.)

En hvid Stumpstønde mærket „*Schijfholot*“ er udlagt paa Skydehaadens Plads. 51° 49' 00" N. 4° 06' 02" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/688. København 1914.)

714. Sverrig. Skagorrak. Hjærtøifjorden. Fyr forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 20/319. Stockholm 1915.)
I Løbet af 1915 vil følgende Fyr blive forandrede:

1. *Eggskår* Fyr skal vise To-Lyn hver 6 s.
 2. *St. Olofs Södra* Fyr skal vise Lys med En-Formørkelser hver 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.
 3. *St. Olofs Norra* Fyr skal vise Et-Lyn hver 1 s.
- Fyrenes Lysvinkler bliver uforandrede. *Hjærtøifjorden*: 57° 57' N. 11° 31' E.

715. Sverrig. Skagorrak. Kråkfjorden. Eckerö. Fyr forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 20/318. Stockholm 1915.)
I Løbet af 1915 skal *Eckerö* Fyr forandres til at vise Et-Lyn hver 3 s.. Lysvinklerne bliver uforandrede. 58° 03' 40" N. 11° 29' 17" E.

716. Sverrig. Skagorrak. Bläckhall, Svensholmen og Flättarne. Fyr forandrede.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 21/402. Stockholm 1915.)
I Løbet af 1915 skal følgende Fyr forandres:

1. *Bläckhall* Fyr skal vise To-Lyn hver 6 s., 58° 18' 40" N. 11° 23' 11" E.
2. *Svensholmen* Fyr skal vise Et-Lyn hver 3 s., 58° 18' 45" N. 11° 22' 02" E.
3. *Flättarne* Fyr skal vise To-Lyn hver 6 s., 58° 21' 27" N. 11° 17' 32" N.

Fyrenes Lysvinkler bliver uforandrede.

717. Sverrig. Skagorrak. Vattenholmen, Käbblingarne og Likholmen. Fyr forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 20/315. Stockholm 1915.)
I Løbet af 1915 skal følgende Fyr forandres:

1. *Vattenholmen* Fyr skal vise To-Lyn hver 6 s., 58° 52' 38" N. 11° 06' 28" E.
2. *Käbblingarne* Fyr skal vise Et-Lyn hver 3 s., 58° 54' 53" N. 11° 05' 37" E.
3. *Likholmen* Fyr skal vise Et-Lyn hver 3 s., 58° 55' 31" N. 11° 06' 44" E.

Fyrenes Lysvinkler bliver uforandrede.

718. Norge. Skagorrak. Lindesnes E. Opfordring til at holde tæt til Land.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/168. Kristiania 1915.)
Paa Grund af Drivgarnsfiskeri efter Makrel, der foregaaer over 4 Sm fra Land fra Midten af Maj indtil de første Dage i Juli, anmodes de Søfarende, der sejler langs den norske *Skagorrak* Kyst, indtrængende om, saa vidt muligt at holde sig inden for 4 Sm af Land fra *Lindesnes Øst* efter. *Lindesnes*: c. 57° 59' N. 7° 03' E.

719. Norge. Skagorrak. Kristianiafjord. Svelvikstrømmen. Regler for Besejling.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/169. Kristiania 1915.)
Uddybningsarbejdet af *Svelvikstrømmen* er genoptaget. Uddybningsfartøjet skal passeres paa den Side, hvor det viser en sort Ballon eller en hvid Lanterne. Fartøjer med større Dybgaaende end 4,7 m maa ikke passere Uddybningsfartøjet, før dette er halet væk fra Løbet. Saadanne Fartøjer skal vise Flag fra Fortoppen samt give 3 lange Stød med Dampfløjen, naar de nærmer sig *Svelvikstrømmen*, og gentage Signalet, naar de løber ind i denne. Kun eet Fartøj ad Gangen maa passere Uddybningsfartøjet, som skal passeres med saa langsom Fart, som Strømførholdene tillader det. I usigtbart Vejr ringer 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. 18/886. København 1914.)

720. Norge. Skagorrak. Tonsberg. Trælen. Fyr tændt.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/142. Kristiania 1915.)
Ved det E-lige Indløb til *Tonsberg* er tændt et hvidt Fyr med Formørkelser. Flammens Højde: 4,5 m. Fyret vises fra et Stativ i Kanalens Midtlinie c. 80 m uden for den røde Tønde. *Trælen*: c. 59° 15' N. 10° 26¾' E.

702. Italien S.- og E.-Kyst. Miner. Advarsel.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 140/740. Paris 1915.)
Paa Grund af Miner er det farligt at sejle inden for en Afstand af 6 Sm fra den italienske Kyst langs *Adriaterhavet*.

Ved Ind- og Udsejling af Havnene skal man rette sig efter de trufne Bestemmelser.

703. Italien E.-Kyst. Ancona. Besejling.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 31/1002. Berlin 1915.)

For Besejlingen af *Ancona* er der truffet følgende Bestemmelser.

A. Om Dagen. 1. Skibe, der kommer fra *Søen*, skal holde sig i mindst 1½ m Vand, stoppe 4 Sm N. for Semaforen paa *Monte Capuccini*, hejse Nationsflag og Kendingssignal samt afvente Havneautoriteternes Anvisninger.

2. Tilladelse til at løbe ind, Kurs og Liggeplads vil blive anvist ved Semaforsignaler. Der er Lodstvang.

3. Ankring uden for Havnen er — undtagen ved særlig Bestemmelse — hejst til Farvandet E. for Meridianen gennem Semaforen under Iagttagelse af de under 1 og 2 trufne Bestemmelser.

B. Om Natten. 4. Mellem Solnedgang og Solopgang er det forbudt at løbe ind i Havnen og at ankre-paa Reden, undtagen særlig Tilladelse er givet; efternævnte Bestemmelser skal da følges.

5. Skibe, som vil løbe ind om Natten, skal stoppe, som angivet under 1 og vise Lodssignal.

6. Kan Lodserne ikke komme ud, eller Skibene ikke maa komme ind, vises fra Semaforen to hvide Lanterner (den ene over den anden). Skibene skal da holde *Søen*, indtil det bliver Dag og da følge Bestemmelserne 1 og 2.

7. Ankommende Skibe, som vil ankre om Natten uden for Havne skal iagttage de under 1 givne Bestemmelser. Først de ankrer, skal de have Havneautoriteternes Tilladelse, som de enten kan faa ved at sende en Baad ind med en Officer og Skibspapirerne, eller ved at afvente Lods.

8. Lods betales efter fast Tarif.

9. Skibe, som vil løbe ud, skal først melde Afgang og sørge for at faa Lods om Bord.

10. Overtrædelse af Bestemmelserne straffes.
Semaforen: 43° 37½' N. 13° 31' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/839. København 1915.)

704. Italien E.-Kyst. Lignano. Besejling.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 31/1006. Berlin 1915.)

Mellem Solnedgang og Solopgang er det forbudt at løbe ind i og ud af *Lignano* Havn. c. 45° 41¾' N. 13° 09¼' E.

705. Libyen. Bengasi. Belysning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 31/1007. Berlin 1915.)
Som Ledefyr ved Indsejlingen i *Bengasi* Havn er tændt to røde, faste Fyr. Fyret staar 715 m 116° (misv. SE. t. E. 1/8 E.) fra Fyrmasten paa Molehovedet. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 7 Sm. Bagfyret staar 167 m 105½° (misv. E. t. S. 7/8 S.) fra Forfyret. Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 6 Sm.

Fyrbaaken med det grønne, faste Fyr ved Kysten i det indre af Havnen tæt N. for Ledefyrene er borttaget.
Bengasi: 32° 07½' N. 20° 02¾' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1008. København 1913.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

706. England. Blokade af Lilleasien.

Den britiske Regering har erklæret *Lilleasiens* Kyst for blokeret, at regne fra Kl. 12 Middag den 2den Juni d. A. Blokadens Omraade strækker sig fra 37° 35' N. til 40° 05' N. og indbefatter Indsejlingen til *Dardanellerne*. Der er givet neutralt Skibe en Frist af 72 Timer fra Tidspunktet for Blokadens Begyndelse, til at sejle ud fra de blokerede Omraader.

(„*Advis aux Navigateurs*“ Nr. 140/741. Paris 1915.)

Fyrene paa Kystene af *Italien* og de *italienske* Kolonier kan være slukkede, uden at det vil blive bekendtgjort, og Sømærkerne kan være inddragne, forandrede eller flyttede.

708. Kanton. Blokade af Østerrig-Ungarn og Albanien.

Den *italienske* Regering har erklæret den *østerrig-ungarske* og *albanske* Kyst for blokeret.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller Bogs Nr.

Frankrig:

N 983 *Instructions Nautiques*. — Côte Nord de France (De la frontière de Belgique à la pointe de Penmarc'h).

† 881 *Instructions Nautiques*. — Côte Nord de France.

Holland:

R 98 Noordkust Java. Oostervanwater van Soerabaja. 1 : 75 000.

Norge:

N 80 Frø Harstad og Sjøveggen til Dyrøy. 1 : 50 000. (Midlertidig Udgave)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Hensigt til Forsikringskorne 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.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Brede- 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 bagfatter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

709. Danmark. Bøgestrom. Klokketønde atter udlagt.

Bogestrom Klokketønde er atter udlagt og Vintersømærket inddraget. 55° 08' (03") N. 12° 15' (58") E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 60/22s. København 1914.)

710. Finland. Botniska Bugt. Uleåborg Distrikt. Ykspila. Gamla Karleby. Havn aben for Skibsfart.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 92/853. 3-Graevninge 1915.)

Gamla Karleby Havn er aben for Skibsfarten. 63° 50 $\frac{1}{2}$ ' N. 23° 01' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/69s. København 1915.)

711. Tyskland. Femer-Bælt og Femer-Sund. Besøining.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 32/1089. Berlin 1915.)

Bestemmelserne om at indtil 5 m dybgaende Skibe skal passere gennem *Femer-Sund* træder først i Kraft den 15de Juni 1915 og ikke som tidligere opgivet den 1ste Juni. Indtil den 15de ds. kan altsaa alle Skibe passere gennem *Femer-Bælt* under Indtagelse af de trufne Bestemmelser. *Wester-Markelsdorf*: 54° 31 $\frac{3}{4}$ ' N. 11° 03 $\frac{3}{4}$ ' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25/61s. København 1915.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

712. 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 NE.*: 55° 43' (10") N. 10° 43' (22") E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/8s. København 1915.)

713. Sverrig. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Buskär-Fyr forandret.

(„Underrøttelser för sjöfarande“ Nr. 22/417. Stockholm 1915.)

Buskär Fyr er forandret til at vise hvidt Tre-Lyn hver 10s. i Rejlinger fra 245° gennem 0° til 84° i Stedet for rødt Tre-Lyn. I øvrigt er Fyret uforandret. 57° 38' 17" N. 11° 40' 40" E.

(Danske Lods Side 245.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 66/2121. København 1914.)

Anløbet af Kirkwall.

Foranlediget ved det britiske Paabud om at Skibene skulde anløbe Kirkwall, har Bestyrelsen i Begyndelsen af Januar Maaned d. A. indsendt følgende Andragende til Handelsministeriet:

»Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har under 23 f. M. meddelt Foreningen, at Udenrigsministeriet fra den britiske Gesandt i København har modtaget en Note, der i Oversættelse lyder saaledes:

»Min Regering har instrueret mig om at underrette Dem om, at Admiralitetet er beredt til i hvert enkelt Tilfælde at give danske Skibe Tilladelse til at benytte den nordlige Rute, i hvilket Tilfælde Skibene skal anløbe Kirkwall, hvad enten de gaar østpaa eller vestpaa.

Jeg har endvidere modtaget Instruction om at anmode Dem om at foranledige, at Navnene paa saadanne Skibe, som ønsker at benytte sig af den omhandlede Rute, bliver meddelt den britiske Legation saa snart som muligt til videre Kommunikation til den britiske Regering.»

Ifølge Notens Ordlyd paabyder den engelske Regering alle Skibe, der vil benytte den nordlige Rute, at anløbe Kirkwall, hvorfra eller hvortil Skibene end er bestemt.

Foreningen tillader sig i denne Anledning erbedigst at anmode det høje Ministerium om at søge udvirket, at Sejlskibe kommende østfra, bestemt til neutrale Havne og til England samt til de mod England allierede Magters Havne, fritages for dette Paabud. Endvidere at Sejlskibe kommende fra engelske, skotske og irske Havne, bestemt til neutrale Nordø- og Østersøhavne fritages for at anløbe Kirkwall.

Foreningen tør sikkert gaa ud fra, at England ikke hidtil har haft nogen Grund til Klage over danske Sejlskibes Loyalitet under den nuværende Krig, og at der fremtidig heller ikke vil blive nogen Grund til saadan Klage, hvorfor den ønskede Fritagelse maa betragtes som rimelig.

De Hindringer, som de krigsførende Magter, ogsaa England, har lagt i Vejen for den danske Sejlskibsfart er saa store, at Nordsofarten nu er fuldstændig lammet til Truds for, at der kan opnaas sejlbare Fragter. Det vilde blive en Lettelse for danske Sejlskibe, om Anløbet af Kirkwall kunde undgaaes, da en saadan Afvigelse fra Kursen vil forårsage Sejlskibene betydelige Vanskeligheder.»

Herpaa er ikke indløbet noget Svar.

Danske Sejlskibes Tilbageholdelse under Krigen i tyske og russiske Havne.

I Midten af August Maaned 1914 har Foreningens Formand haft flere Forhandlinger med Udenrigsministeriet angaaende de i finske og russiske Havne tilbageholdte danske Sejlskibe, og nævnte Ministerium fik efter Anmodning opgivet hvilke Sejlskibe, der var tilbageholdt. Ministeriet har derefter meddelt Foreningen, som igen har underrettet de interesserede Redere, at det vilde forstrække Rederne med Penge til Hjemsendelse af Mandskabet.

Man har endvidere forhandlet med Udenrigsministeriet om, at dette skaffede oplyst, under hvilke Betingelser danske Sejlskibe kunde forlade tyske, finske og russiske Havne.

Gennem Fællesrepræsentationen er der herom under 20. August 1914 tilstillet Foreningen følgende Oplysninger:

»Udenrigsministeriet meddeler herved, at man efter at have instrueret de kgl. Gesandtskaber i Berlin og St. Petersborg om at skaffe oplyst, under hvilke Betingelser danske Sejlskibe vil kunne faa Tilladelse til at forlade tyske og russiske Havne, fra de nævnte Gesandtskaber har modtaget telegrafiske Indberetninger, der gaar ud paa følgende:

Danske Sejlskibe vil kunne forlade alle tyske Havne naar som helst, men vil have at rette sig efter de militære Havnemyndigheders Anvisninger.

Efter at det hidtil har været forbudt danske Sejlskibe at forlade russiske og finske Havne, synes der nu at være en Mulighed for at opnaa Tilladelse for saadanne Skibe til at sejle ud, saafremt danske Dampere vil hugere dem. Svenske Dampere har nægtet at hugere svenske Sejlskibe.

Der ligger nu i St. Petersborg 8 danske Sejlskibe alle fra Thuro, deraf 7 tonne; men det er næsten umuligt at fremskaffe Ballast.»

Det lykkedes ikke disse Skibe at slippe fra Petrograd i 1914, ligesom enkelte andre maatte blive liggende i andre Havne.

Rederne har overfor Foreningen udtalt deres Tak for Tilbudet om at skaffe Penge, som de dog dengang ikke kunde tage Stilling til. Hvorvidt de senere har benyttet sig deraf er ikke Bestyrelsen bekendt.

Iøvrigt udtaler Bestyrelsen herved sin Tak til Udenrigsministeriet for dets Tilbud og Bistand, der paa det givne Tidspunkt var særligt ønskeligt, eftersom Rederne havde Vanskelighed ved at faa Forbindelse med Skibene.

Spørgsmaalet om Erstatning til de stoppede Skibe.

Herom har Fællesrepræsentationen tilskrevet Foreningen saaledes:

»Fra Handelsministeriet har Repræsentationen modtaget Meddelelse om, at Udenrigsministeriet — foranlediget ved en Henvendelse fra Nordisk Skibsrederforening i Kristiania — har taget 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 op til Overvejelse.

I denne Anledning tillader Repræsentationen sig at anmode den ærede Forening om, til Brug i det ommeldte Øjemed, gennem de forskellige danske Sejlskibsredere at søge tilvejebragt og snarest muligt tilsende Repræsentationen en Liste over de danske Sejlskibe, der under Krigen har været opholdt i russiske og finske Havne, og de derved opstaaede Omkostninger i specificeret Stand.»

I Henhold til denne Skrivelse har Foreningen hos Kredstytelserne indhentet de ønskede Oplysninger, som derefter er indsendt til Fællesrepræsentationen. Det drejer sig om 24 Sejlskibe, hvoraf flere tilhørende Foreningen for mindre Skibe, med et samlet Erstatningskrav paa c. Kr. 65,000.

Navigationsvæsenets Omordning og Ændring af Sønæringsloven.

Som det vil erindres blev Lovforslagene om Navigation sundervisningen og om Sønæringsloven m. m. med nogle Ændringer, der nærmest maa betragtes som Forbedringer, vedtaget af Landstinget ved tredje Behandling den 27. Maj 1914 og oversendtes til Folketinget, hvor de imidlertid ikke naaede at komme til Behandling, idet Lovgivningsarbejdet paa Rigsdagen netop slusede samme Dag, Forslagene var opført paa Folketingets Dagsorden.

I November s. A. blev Forslagene igen forelagt med ganske uvæsentlige Ændringer i den af Landstinget vedtagne Skikkelse, denne Gang i Folketinget, hvor de ved første Behandling blev behandlet i tre Moder for derefter at blive overgivet til et Femten-Mands Udvalg.

Inden Forslagene forelagdes i Folketinget har Foreningens Formand og Sekretær haft Foretræde hos Handelsministeren, hvorefter man har tilstillet Ministeren følgende Skrivelse:

»Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening udbeder sig herved erbedigst, at den højtærede Minister velvilligst vil overveje, om det ikke endnu vil være muligt at tage Hensyn til de af os tidligere fremsatte Ændringsforslag til Lovforslagene om Navigation sundervisningen og Sønæringsloven m. m., eftersom vi alvorligt befrygter, at adskillige af Lovforslagenes skærpede Bestemmelser i høj Grad vil virke hæmmende paa Tilgangen af Navigatorer og derved blive til Skade for Sejlskibsfarten, nærmest for den Del af samme, der er knyttet til de højere Eksaminer.

I denne Forbindelse skal vi henlede Opmærksomheden paa, at et Mindretal (6 Medlemmer) af det i sidste Rigsdagssamling i Landstinget nedsatte Udvalg har været Betænkelighed ved de Foranstaltninger i Lovforslaget, som gaar ud paa at skærpe Eksamensforordningerne for Navigationsskolerne 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.

De Betænkeligheder, som Udvalget her lader komme til Orde overfor skærpede Eksamensforordninger, mener vi er i ligesaa høj Grad til Stede overfor Bestemmelsen om tvungen Styrmandssejlsads

mellem de to Eksaminer, hvad enten denne Sejlads bliver kort eller lang.

Vi nærer det Haab, at den højtærede Minister nok vil kunne forstaa, at det Standpunkt, vi indtager, overfor de to Lovforslag er dikteret ikke alene af Øjeblikkets Interesse for vor Sejlskibsfart, men ligesaa meget af Bekymring for dens Fremtid.

Vel er det saaledes, at vor Sejlskibsfart — set som Helhed — er noget i Tilbagegang, men der bygges dog stadig hvert Aar en Del Sejlskibe, og vi ejer endnu, henset til Landets Lidenhed, en forholdsvis betydelig Flaade af fortrinlige Sejlskibe, der med god Ret, ogsaa i Udlandet, anses som Verdens bedste Skonnerter, Skibe, som har alle Betingelser for at kunne uddanne de unge Søfolk grundigt og rationelt, og som direkte og indirekte giver Livsopholdet til mange Familier i vort Land.

Man kan vist med Sikkerhed gaa ud fra, at der efter den nuværende Krig vil komme et Opsving i Skibsfarten, og da tilmed en Mængde Tonnage vil gaa til Grunde under Krigen, er der al Sandsynlighed for, at dansk Initiativ vil kunne gribe Ind og anskaffe en Del Tonnage, hvortil der vil udkræves adskillige ny Navigatorer, hvilket vil bevirke en yderligere Knapthed paa disse. Maaske vil Dampskibene nok kunne skaffe Navigatorer, men vi tvivler meget om, at der vil blive et tilstrækkeligt Antal tilbage til Sejlskibene.

Det vilde derfor være beklageligt, om Lovgivningsmagten i Stedet for at støtte vor Skibsfart vedtog Bestemmelser, der kan befrygtes at ville medvirke til Sejlskibsfartens alfor hurtige Hædning ogsaa af den Grund, at Sejlskibsrederne ihærdigt arbejder paa Skibstypernes Forbedring og ved Indlægning af Motorspil og Hjælpe-motor til Fremdrivning søger at bringe Sejlskibene op til den højeste mulige Fuldkommenhed, og mange Sejlskibsredere ser i Hjælpe-motoren et Fremtidshaab for en ny Opløsningsstring i Sejlskibsfarten.

Vi tillader os derfor ærbødigt at fremsætte de Ændringsforslag, der for os staa som de vigtigste, idet vi samtidig tillader os at erindre om de øvrige af os tidligere fremsatte.

Med Skrivelsen fulgte en motiveret Fremstilling af Foreningens Hovedkrav til de to Lovforslag.

Ligeledes har Formanden og Sekretæren haft Foretræde for Folketingsudvalget og umiddelbart derefter overgivet dette en Afskrift af den foran gengivne Skrivelse samt alle de af Foreningen tidligere fremsatte Ændringer til Lovforslagene.

Skibsaktieselskabers Skattepligt til Staten.

Fællesrepræsentationen har fra Landsoverskatteraadet modtaget en Skrivelse, hvori der rettes følgende Forespørgsel:

»Da Størrelsen af den ikke skattepligtige Del af Nettoindtægten er afhængig af Forholdet mellem Selskabernes samlede Bruttoindtægt og Bruttoindtægten fra Udlandet, og da Landsoverskatteraadet maa anse det i høj Grad tvivlsomt, hvad der for saa vidt angaar Selskaber, der driver Rederivirksomhed, og overhovedet udenfor Handelsforhold skal forstaaes ved »Bruttoindtægt«, vilde man sætte Pris paa at modtage en Udtalelse fra den ærede Fællesrepræsentation desangaaende.«

Landsoverskatteraadet bemærker endvidere, at der i Sagen A/S. Det ostasiatiske Kompagni mod Københavns Magistrat, er givet dette Selskab Medhold i dets Forstaaelse, hvorefter Bruttoindtægt af Selskabets Handel er ensbetydende med Handelens Bruttoavance: hvad der er indgaaet ved Salg af Handelsvarer efter Fradrag af Indkøbssummerne samt de specielle til hver enkelt Handelsforretning knyttede Udgifter som Told, Fragt og Assurance.

Til at afgive Betænkning i Sagen nedsatte Repræsentationen et Udvalg bestaaende af Professor Bentzen, Direktør Høst og Foreningens Sekretær.

Udvalget har haft en Sammenkomst med Landsoverskatteraadet, der syntes at stille sig velvilligt til de af Udvalget fremsatte Anskuelser, hvorefter dette har afgivet en udførlig Redegørelse af hele Sagen, der er tiltraadt af Repræsentationen, og af hvis Hovedpunkter man skal give en kort Oversigt.

Udvalget gaar ud fra, at saa vidt bekendt, har Skattemyndighederne hidtil ved »Bruttoindtægt« i denne Sammenhæng forstaaet det samme som ved det i Lovens § 4 benyttede Udtryk »samlede Aarsindtægt«, og at der er

Enighed iblandt alle Rederier om, at denne Betragtning ogsaa er den naturligste.

Da det i Virkeligheden er Nettoindtægten, der skal beskattes, kan man kun tænke sig, at Skattemyndighederne har ønsket at anvende Bruttoindtægterne til Fastsættelsen af det Forholdstal, hvorefter Nettoindtægterne deles, fordi man har erkendt det praktisk umulige i fra Bruttoindtægterne at fradrage alle Omkostningerne. Selv om man i Rederivirksomhed kunde konstruere et Begreb, der i nogen Maade svarede til det, som for Handelens Vedkommende er benævnt »Bruttoavance«, saa vilde dette aldrig blive relfærdigt, ligesom Arbejdet derved vilde foraarsage Rederne et overvældende Arbejde og ganske urimelige Udgifter.

Udvalget mener derfor, at man maa blive staaende ved det hidtil fulgte Princip: Ved Bruttoindtægt at forstaa den samlede Aarsindtægt.

Ved Sejlads mellem Udland og Udland bliver der saaledes — efter at der er fradraget 4 pCt. af Selskabets Aktiekapital, indbetalte Selskabsandele o. lign. — et Beløb af fradragte Nettoindtægten, der findes paa følgende Maade: Den samlede Aarsindtægt giver hele Nettoindtægten, hvor meget giver da den i Udlandet opsejlede Indtægt?

Udvalget mener nu ikke, at dette Fradrag giver Skibsfarten fuld Relefærdighed, men at Fart mellem Indland og Udland ogsaa burde berettige til et Fradrag, og anbefaler i saa Henseende, at Halvdelen af Virksomheden ved Skibsfart mellem en dansk Havn og en udenlandsk Havn regnes som Virksomhed i Udlandet.

Endvidere har Udvalget udtalt sig om de i Lovens § 6, a. nævnte »ordinære Afskrivninger« og ment, at der tiltrænges nogen større Klarhed paa dette Omraade end den, Vejledningen — Arkt. 6, Not. — indeholder. Denne Bestemmelse er ret uklar, idet den nok anfører, at der for Skibe er indrømmet en Afskrivning af indtil 5 pCt. af Værdien, men ikke efter hvilken Værdi, der regnes med.

Udvalget mener, man her bør regne med den oprindelige Værdi, og at 4 pCt. heraf i Almindelighed vil være passende, men at Afskrivningen dog i visse Tilfælde bør gaa op til 7 pCt.

Havne- og Brotakster.

En Skrivelse fra Handelsministeriet angaaende et af 2. Revisionsdepartement fremsat Forslag til Ændringer i og Tillæg til de nugældende Havne- og Brotakster behandles i Repræsentationens Juni-Møde. Der nedsattes et Udvalg, bestaaende af Kaptajn Palsbo og Foreningens Sekretær, til at overveje Forslaget og udarbejde en Betænkning desangaaende.

Det vil erindres, at Foreningen for Aar tilbage (se Beretningen for 1911) har besværet sig over de i en Del Havnetakster fastsatte Bugserafgifter og over de i Randers- og Mariagerfjorden opkrævede Vinddriverafgifter.

Udvalget har foruden disse Spørgsmaal beskæftiget sig med en Række andre, der efter Udvalgets Mening vilde virke uheldigt for Skibsfarten, ligesom det har anbefalet, at man saa vidt muligt gør Bestemmelserne i de forskellige Bro- og Havnetakster mere ensartede.

Endvidere har Udvalget paatalt, at der ikke er givet det Lejlighed til at udtale sig om selve Taksternes Størrelse, altsaa Havnepengene, Bugserafgiften, Kolhalingspenge m. m., eftersom disse ikke er angivet i de Udvalget tilstillede Sager.

Den af Udvalget afgivne Betænkning og Ændringsforslag er tiltraadt af Repræsentationen.

De ny Bestemmelser er traadt i Kraft 1. April 1915.

Hjemsendelse af værnepligtige Søfolk.

Foranlediget ved den store Mangel paa Navigatorer og Søfolk, har Bestyrelsen i Februar Maaned tilstillet Handelsministeriet følgende Andragende:

Idet Dansk Sejlskibsrederi-Forening gaar ud fra, at en Del af de nu tjenestegørende værnepligtige Søfolk vil blive hjemsendt i den nærmeste Fremtid, tillader Foreningen sig herved ærbødigst at andrage det høje Ministerium om at søge udvirket, at Hjemsendelsen af de nævnte værnepligtige maa blive paaskyndet mest muligt.

Det vil sikkert være det høje Ministerium fuldt bekendt, at der indenfor Sejlskibsfarten er en meget stor Mangel paa Styrmand til Stede, hvorfor den foran paapegede Foranstaltning vil være af stor Betydning for at faa den i saa lang Tid oplagte Sejlskibsflaade i Fart.

Man tillader sig at anbefale dette vort ærbødige Andragende til det høje Ministeriums Velvilje.

Herpaa er ikke indløbet noget Svar.

Julius Skrikes Stiftelse.

Repræsentationen har gennem Handelsministeriet modtaget følgende Skrivelse fra Indenrigsministeriet:

»I Post 7 i den under 9 Oktober 1899 allerhøjest stadfæstede Fundats for »Julius Skrikes Stiftelse« er det bl. a. bestemt, at der af Stiftelsens nærlige disponible Midler skal anvendes: $\frac{1}{6}$ til Fremme af Søfart, dette taget i saa vid Betydning, at der derunder f. Eks. er indbefattet Fiskeri, og $\frac{1}{6}$ til Næringsbrug, hvorved forstaaes de i Lov af 29. December 1857 nævnte Kbstadnæringsforbrug.

Til Udarbejdelse af Planen for Fordelingen af Stiftelsens Midler er Stiftelsens Bestyrelse ved Fundatsen henvist til at søge Assistance hos de Foreninger eller Institutioner, der kunne siges i særlig Grad at repræsentere de Næringsbrug, til hvis Fremme en Del af Midlerne er bestemt.

Under Henviisning hertil tillader man sig paa dertil af Bestyrelsen givne Foranledning tjenstlig at anmode om, at Handelsministeriet — for saa vidt samme ikke kan henholde sig til sin Skrivelse af 7. Marts 1910 — vilde udpege de Foreninger eller Institutioner, hos hvilke Bestyrelsen kan søge den ommeldte Assistance, for saa vidt angaar de ovennævnte, under velbemeldte Ministerium henhørende Næringsager.»

Repræsentationen har anbefalet, at Handelsministeriet henholder sig til sin fornævnte Skrivelse, hvorefter det i Søfartssager bliver Repræsentationen, der bliver raadgivende for Stiftelsens Bestyrelse.

Provianteringsfrilagre i svenske Havnestæder.

Handelsministeriet har meddelt Repræsentationen, at der er givet Tilladelse til Oprettelse af Frilagre i følgende Byer fra 15. April 1914, nemlig: Malmö, Helsingborg, Landskrona, Göteborg, Marstrand, Lysekil, Strömstad, Kalmar og Hernösand.

Den mindste Drægtighed for Skibe, der kan benytte sig af Provianteringsfrilageret, er fastsat til 30 Netto Reg-Tons med Undtagelse af Marstrand og Strömstad, hvor den er 10 Netto Reg-Tons.

Danske Selskabers Adgang til at optræde for franske Domstole.

Handelsministeriet har herom under 26. Juni 1914 tilskrevet Repræsentationen:

—Under Henviisning til Fællesrepræsentationens Skrivelse af 9. August 1910 angaaende Spørgsmaalet om danske Selskabers Adgang til at optræde for franske Domstole, skal man herved tjenstlig meddele, at Ministeriet nu gennem Udenrigsministeriet har erholdt Underretning om, at der af den franske Regering under 10. f. M. er udstedt et Dekret, hvorefter Aktieselskaber og andre Handels- og Industri- eller Finansselskaber, der er dannet her i Landet i Overensstemmelse med dansk Lovgivning, har Adgang ikke blot til at optræde for Domstolene i Frankrig, men overhovedet til dersteds at udøve alle Rettigheder i Overensstemmelse med den gældende franske Lovgivning.»

Oprettelse af et Oplysningskontor til Fremme af Næringsvejene.

Fællesrepræsentationen har anmodet Foreningen om en Erklæring angaaende en af Hr. Børskonsulent J. Schovelin udarbejdet »Beretning om offentlige Oplysningsinstitutioner til Udenrigshandelens, særlig Eksportens Fremme«, hvilken Beretning bl. a. indeholder Forslag til Oprettelse af et lignende Kontor her i Landet.

I denne Anledning har man bl. a. udtalt:

»at man ikke er af den Opfattelse, at et saadant Oplysningskontor vil faa nogen, hverken direkte eller indirekte Betydning for Sejlskibsfarten, hvorfor man ganske kan bortse fra denne Side af Sagen; men rent samfundsmæssigt set, er der neppe Tvivl om, at Oprettelsen af Oplysningskontorer i andre Lande med Nødvendighed vil medføre, at Danmark tidligere eller senere maa slaa ind paa samme Vej for at kunne vinde med i Konkurrencekampen.

Ligesom Børskonsulenten mener vi, denne Sag bør blive en Statsopgave, og at det nuværende Tidspunkt, saafremt Danmark forskaanes for Krigen, vil være særligt heldigt til at tage den op. Skulde Tilskud fra private Organisationer være nødvendige, da bør der kun blive Tale om saadanne, der øjensynligt har Interesse i Spørgsmalets Løsning.»

Handelsministeriets Meddelelser.

Efter eget Initiativ har Handelsministeriet siden Krigen Begyndelse tilstillet Foreningen og de lo Hovedkredse, Fyns og Æro Kredse, de Meddelelser, som Ministeriet har ment hurtigst muligt burde komme til Redernes Kundskab, ligesom de af disse Meddelelser, der ikke var »fortrolige« er optaget i *Dansk Søfartstidende*. Kredsstyrelserne for de nævnte Kredse har foranlediget alle »ikke fortrolige« Meddelelser optaget i de lokale Blade.

De Meddelelser, der maatte antages at have særlig Interesse, er af Foreningen tilsendt de øvrige Kredse.

Konsulatvæsenet.

Danmarks konsulære Repræsentation i Marokko. Foreningen har herom tilskrevet Repræsentationen:

»Med Henviisning til tidligere Forhandlinger om Betimeligheden af de i Aaret 1912 foretagne Nedlæggelser af Danmarks konsulære Repræsentationer i Saffi og Larache (Marokko) — sidst den ærede Repræsentations Skrivelse af 12. August 1912 — tillader Foreningen sig at komme tilbage til denne Sag.

Den ærede Repræsentation vil sikkert forstaa, at det er ret vanskeligt for Foreningen at fremskaffe de ønskede Oplysninger om dansk Skibsfart paa de paagældende Steder, idet disse Oplysninger kun kan erholdes ved direkte Henvendelse til de Redere, der formentes at have Skibe i denne Fart, men Resultatet vil altid blive noget usikkert, da disse Redere ikke alle er kendt.

Ifølge de indhentede Oplysninger har Larache i Aaret 1913 været besøgt af en halv Snes danske Sejlskibe, men som foran paapeget, kan Antallet godt have været større, ligesom man formoder, at Stedet har været anløbet af en Del danske Dampskibe.

For indeværende Aar synes Antallet af Sejlskibe at skulle blive større end i det foregaaende.

Hvorvidt nu en Trafik, som evenfor nævnt, berettiger til konsulær Repræsentation, skal Foreningen ikke udtale sig om, men den mener dog, at Marokko staar overfor en betydelig Udvikling i kommerciel Henseende, hvorfor det alene af den Grund maa anses som uheldigt at nedlægge de to omhandlede konsulære Poster, særlig den i Larache, hvor der tilmed nu bygges en Havn, der sikkert vil fremme Skibsfart og Trafik ganske betydeligt.

Man tillader sig at vedlægge en hos en Dampskibsreder indhentet Udtalelse i Sagen.»

Repræsentationen har anmodet Handelsministeriet om at tage Spørgsmaalet op til Overvejelse.

Fællesrepræsentationen har udtalt sig om Besættelsen af følgende konsulære Poster:

Konsulaterne i Kingston (Jamaica), Saigon, Santa Cruz (Tenerifa), Port of Spain (Trinidad), Padang (Sumatra).

Vicekonsulaterne i Frederikshamn (Finland), Bristol, Cartagena, Viborg.

Valg af Repræsentanter til at afgive Kredens Stemmer paa Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolks Generalforsamling er foranlediget afholdt i Bornholms og Æro Kredse. — Paa Foreningens Generalforsamling i Rudkøbing den 20. Juni 1914 foretoges Valg for de kommende 3 Aar af 2 Medlemmer til nævnte Forsikringsforenings Bestyrelse. De afgaaede Bestyrelsesmedlemmer, Skibsrederne C. W. Clausen, Marstal, og A. M. Knudsen, Sønderho, genvalgtes enstemmigt. — Repræsentationen har behandlet et fra Handelsministeriet modtaget Uddrag af de ved kgl. svensk Forordning af 28. November 1913, angaaende Opgivelser i statistisk Øjemed ved Ind- og Udførsel af Varer, fastsatte Regler, der traadte i Kraft den 1. Januar 1914. Repræsentationen har taget Sagen til Efterretning, idet den ikke mente, at disse ny Regler paaførte Rederne eller Skibsførerne yderligere Pligter. — Handelsministeriet har til Repræsentationen indsendt en Forespørgsel fra den tyske Gesandt om, hvor vidt der i Danmark er sørget for, at de Besætningen paa danske Handelsskibe tilhørende ombordværende Ejendele er forsikret mod Skade eller Undergang ved Ulykkestilfælde. Repræsentationen har tiltraadt en af Direktør Hein herom udarbejdet Redegørelse. — Handelsministeriet har tilstillet Repræsentationen et Andragende fra Bestyrelsen for Stiftelsen Georg Stages Minde betræffende Spørgsmaalet om Afslutning af en gensidig Overenskomst mellem Danmark og Norge angaaende Søfolks Forsikring i Ulykkestilfælde. Repræsentationen har anbefalet, at Spørgsmaalet ogsaa kom til at omfatte Sverige og blev nærmere overvejet af en skandinavisk Kommission. — Skrivelse fra Handelsministeriet med Andragende fra Dansk Fiskeriforening om, at der maa blive forelagt Rigsdagen et Forslag til Lov om Ansvarsforsikring for Førere af danske Fiskerifartøjer. Repræsentationen har anbefalet, at en saadan Foranstaltning henvistes til det private Initiativ. — I Anledning af Spørgsmaalet om Danmarks Deltagelse i en international Konference angaaende Forbedring af Bolighygiejnen om Bord i Skibe, har Repræsentationen udtalt, at saafremt en saadan Konference skulde finde Sted, burde Danmark have 1 à 2 Delegerede. Paa Grund af Krigen er den planlagte Konference bortfaldet. — En Søforklaring i Anledning af Motorskonnert »Asta«s Forlis paa Rødecliff Banke og »Seeamt«s Undersøgelse i Anledning af Kollisionen mellem det tyske Dampskib »Annie« og de danske Fiskekuttere »Ketty« og »Ester« er af Handelsministeriet tilstillet Repræsentationen. — Repræsentationen har ikke kunnet anbefale, at Farvandet mellem Assens—Baagø—Brandso—Hejlsminde—Wedelsborg henregnes til de »indelukkede eller helt beskyttede Farvande«. — Repræsentationen har anbefalet, at der foruden Brevkort med tvædt Forside fremtidig tillige fremsendes Brevkort uden delt Forside. — Repræsentationen har tilstillet Foreningen et fra Handelsministeriet modtaget Eksemplar af den i London den 20. Januar 1914 afsluttede internationale Konvention angaaende Forholdsregler til Sikring af Menneskeliv paa Søen. Konventionen, der formentlig endnu ikke er ratificeret af alle de Stater, som deltog i Konferencen, er gjort til Genstand for nogle Bemærkninger paa andet Sted i Beretningen. — Handelsministeriet har udbedt sig Repræsentationens Udtalelse om, hvorvidt Bestemmelser, der tilsigter at forhindre, at Stillingen som Strandingskommissionær forbindes med Agentur for Bjergningsentrepriser eller andet lignende privat Hverv, maa anses paakrævet. Repræsentationen har hertil udtalt, at den finder det meget ønskeligt, at der udstedes

Bestemmelser, hvorved en Strandingskommissionær forbydes at optræde som Agent for Bjergningsselskaber, selv om Bjergningen finder Sted i et andet Distrikt end Strandingskommissionærens. — Handelsministeriet har tilstillet Repræsentationen et Andragende fra et Aktieselskab i København, hvori dette ønsker visse Dispensationer fra Søæringsloven, saaledes at dets mindre Dampskibe kunde faa lempeligere Betingelser med Hensyn til Styrmand og Maskinmestre. Repræsentationen har ikke kunnet anbefale Andragendet. — Bestyrelsen har besvaret en Række Spørgsmaal fra Grosserer-Societetets Komité angaaende Sejlskibscouturer ved Indladning af Træløst. — Ligeledes Forespørgsel fra Ingeniør Dahl angaaende Skibslejlighed fra Kanada til Europa for mindre Partier af et marmorlignende Materiale. — Repræsentationen har til Brug for den belgiske Gesandt onmodet om at faa opgivet de gangbare Mandskabshyrer paa danske Skibe. Efter indhentede Oplysninger hos Kredsstyrelserne for Fyn og Æro har Foreningen i Juni Maaned f. A. meddelt Repræsentationen de ønskede Oplysninger for Sejlskibenes Vedkommende.

I Anledning af et af Foreningen til Søfartens Fremme rejst Spørgsmaal om en Uddybning af Drogden, har Repræsentationen anbefalet en Uddybning til 24 Fod. — Repræsentationen har anbefalet, at der oprettes Stationer for Natsignalering ved Skagen og Hammershus. — Paa Foranledning af Foreningens Delegerede har Repræsentationen anmodet Handelsministeriet om, at Planen for Fyrforandringer i den næste taaarige Periode maa blive tilstillet Repræsentationen til Gennemsyn og Udtalelse, forinden den bliver endelig vedtaget. — Mellem Danmark og Bulgariener afsluttet en Overenskomst for Aaret 1915, der gensidig tilsikrer de to Landes Skibsfart og Varer en Mestbegynstigelighedsret. — Maskinmestrenes Forening har sammen med Skibsførernes og Styrmandenes Organisationer andraget Repræsentationen om hos Regeringen at søge udvirket, at denne yder Støtte til, at de nævnte Organisationers Tøjforsikringer sættes i Stand til at yde Erstatning for Tab opstaaet ved Krigsforholdene. Repræsentationen har ment, at dette burde ordnes uden Statens Medvirkning og henvist Spørgsmaalet til Forhandling mellem Dampskibsrederi-Foreningen og de nævnte Organisationer. — Repræsentationen har udtalt sig til Handelsministeriet angaaende en af Bogholder C. W. Jæger forfattet Pjece om Regnskabsførelse i Skibe. — Handelsministeriet har meddelt Repræsentationen, at De forenede Stater i N. A. i Foraaret 1915 vil genoptage Is-Eftersøgnings- og Observationstjenesten i det nordlige Atlanterhav. — Repræsentationen har anbefalet et Andragende fra Sømandshøjskolen i Svendborg om, at Briggen »Tjalfe«, der tilhører Styrelsen for Kolonierne i Grønland, for et Tidsrum af to Aar maa blive overdraget Skolen til Øvelsesskib. — Spørgsmaalet om en Udvidelse af Gennemsejlingsaabningen gennem Jernbanebroen ved Hadsund er overgivet til et Udvalg bestaaende af Foreningens Formand, Professor Bentzon og Direktør Høst. — Handelsministeriet har meddelt Repræsentationen, at dets Interesser paa den 13. internationale Søfartskongres i Stockholm 1915 vil blive varetaget af Marineministeriets Repræsentant paa Kongressen. — Foreningens Delegerede har udtalt sig imod forskellige Bestemmelser i en af Repræsentanter for Telegrafvæsenet, Det store nordiske Telegrafskab, Søfarten og Fiskeriet afgiven Betænkning om vejledende Regler med Hensyn til en formaals-tjenlig Indretning af Trawlskovle og Be-

skyttelse af Telegrafkabler mod Beskadigelse af Skibsankere. Repræsentationen har derefter afgivet Erklæring til Handelsministeriet.

Saa vidt Bestyrelsen bekendt, har Udvalget angaaende Transport af farlige Ladninger indstillet sit Arbejde paa ubestemt Tid.

Endelig har Bestyrelsen ladet forskellige Meddelelser, som den har ment af Interesse for Medlemmerne, optage i *Dansk Søfartstidende*.

Sluttet den 30. April 1915.

I Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Svendborg i Maj 1915.

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,
Næstformand.

C. V. Petersen,
Svendborg.

C. Minor Rasmussen.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S.- og Ø-Kyst med hosliggende Øe.

No. 435. China, East Coast—Yang Tse Kiang Entrance. Shaweishan—Shoal reported eastward of. Position. At a distance of 2½ miles, 87° (East Mag.), from Shaweishan Lighthouse. Lat. 31° 25½' N., long. 122° 17½' E. Depth, 3 fathoms. Caution. Mariners are warned to exercise caution when navigating the entrance to Shaweishan (North) channel, owing to possible changes in depths. Variation, 3° W. (Notice No. 435 of 1915, dated 17th May.)

Charts affected. No. 1602, Approaches to the Yang tse kiang. No. 1199, Kue shan islands to the Yang tse kiang. No. 3480, Shantung promontory to Nagasaki. No. 2412, Amoy to Nagasaki. No. 1262, Hongkong to Gulf of Lian-tung. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 381.

No. 439. Madagascar, East Coast. Fort Dauphin anchorage—Leading beacons erected. (a) Front beacon: Position. At a distance of 3½ cables, 242° (S. 76° W. Mag.), from the Lighthouse north of Fort Dauphin. Lat. 25° 01¾' S., long. 47° 01¾' E. Description. White beacon, 26 feet high, having an oval-shaped daymark with a black stripe. (b) Rear beacon: Position. At a distance of about 80 yards, 212° (S. 46° W. Mag.), from the front beacon: Description. As in (a). Remarks. These beacons in line bearing 212° (S. 46° W. Mag.), lead into the anchorage. Variation, 14° W. (Notice No. 439 of 1915, dated 18th May.)

Chart affected. No. 686, Plan of Fort Dauphin anchorage. Publication. South Indian Ocean Pilot, 1911, page 314.

No. 448. Eastern Archipelago—Celebes, South-East Coast. Buton, south coast—Non-existence of rock off. Position on charts. At a distance of about 11 miles southward of the southern end of South island. Lat. 5° 53¾' S., long. 122° 29' E. Description. A rock marked "E. D." on the charts. Remarks. This rock has been searched for without success, and is to be expunged from the charts. (Notice No. 448 of 1915, dated 21st May.)

Charts affected. No. 5616, Tomori gulf to Salavar strait. No. 942 a, Eastern Archipelago-sheet 3. No. 1263, China sea. Publication. Eastern Archipelago Pilot, Part II., 1913, page 477.

No. 452. Red Sea, Eastern Shore. Isa bay—Shoal reported. Position. At a distance of about 3 miles, north-westward of Ras Kethib, Lat. 14° 57½' N., long. 42° 49' E. Depth, 4½ fathoms (mid). Note. A note "Reported (1915)" is to be inserted on the charts against this shoal. (Notice No. 452 of 1915, dated 22nd May.)

Charts affected. No. 143, Jemel Teir to Porim island. No. 8 d, Red sea, sheet 4. No. 2523, Red sea. Publication. Red Sea and Gulf of Aden Pilot, 1909, page 388.

No. 465. India, West Coast—Deogarh Harbour. Fort point—Light established. Position. On the north-west bastion of the fort. Lat. 16° 23' 15" N., long. 73° 22' 22" E. on chart No. 59. Abridged description. Lt. Occ. ev. 30 sec., 92 ft., vis. 15 m. Details: Character. An occulting white light every thirty seconds, thus:

Light, occulting.
25 secs.
5 secs.

Elevation, 92 feet. Visibility, 15 miles. Order, 6th. Structure, White masonry tower, 28 feet in height. Note. This light has been temporarily replaced by a fixed white light, and a note "(shows temp. fixed)" is to be inserted against it on the charts. (Notice No. 465 of 1915, dated 29th May.)

Charts affected. No. 59, Deogarh harbour. No. 759, Boria Pogoda to Malvan. No. 826, Karachi to Venguria. No. 827, Venguria to Cape Couorin. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 413. West Coast of India Pilot, 1909, page 188.

Spring. — Vilde man grafisk fremstille dette Forhold, vil det omtrent faa Udseende som paa vedlagte Figur. Ved den aarlige jævne Vedligeholdelse foregaar Depreciationen efter Kurve B. B., ved den periodiske efter Kurven C. C., der viser, at Værdiforringelsen mellem to Besigtigelser er stor, medens Værdien altsaa pludselig forøges efter Udførelsen af Besigtigelsesarbejderne. — Naar man imidlertid fastsætter en aarlig Afskrivning, skal denne jo være et Udtryk for den jævnt fremadskridende Forringelse og bør derfor følge en ret Linie: Ved en Afskrivning af 4 pCt. aarlig en Linie mrkt. A. A. i Figuren; ved en Afskrivning af 5 pCt. aarlig med Fradrag af Klassifikationsudgifterne foregaar Depreciationen efter Kurven C. C. i Figuren; ved en Afskrivning af 5 pCt. aarlig uden Fradrag efter D. D.

(Fortsættes.)

Sø- og Handelsretsdom.

Under en af Havnefoged Mouritzen som Ejer af Galeasen »Anna Caroline», Nykjøbing Mors, mod Krigsforsikringen for danske Skibe den 15. Marts d. A. anlagt Sag ved Sø- og Handelsretten var det oplyst, at Galeasen den 14. November 1914 grundstødte paa Lillegrunden i Flinterenden paa Rejse fra Nørresundby til Svaneke med Gødningskridt. Skibet forliste totalt. Nørre Jyllands Søforsikringsforening i Aalborg havde nægtet at

udbetale Forsikringssummen under Henvisning til, at Skaden henhørte under Krigsforsikringen. Mouritzen gjorde da gældende, at Drogden var spærret af Miner, og at dette havde nødsaget Skibets Fører til at gaa gennem Flinterenden, hvor han ikke var kendt, og at Lysbøjen NNV. for Lillegrund var inddraget.

I Følge Statutterne for Krigsforsikringen dækker denne al Skade, som godtgøres at være en Følge af Krig eller Statsmagters Forholdsregler i Krig og som ikke omfattes af Kaskoforsikring.

Da imidlertid Lysbøjens Inddragning havde været bekendtgjort paa sædvanlig Maade fjorten Dage før Galeasen forlød Nørresundby, og da Grundstødningen ikke kunde anses at falde ind under Krigsforsikringens Omraade, blev Krigsforsikringen frifundet og Mouritzen domt til at betale den Sagens Omkostninger.

Søforhør.

I Sø- og Handelsretten afholdtes den 25. Marts Søforhør i Anledning af S/S »Canada» Grundstødning og Totalforlis ved Fair Isle den 12. Marts i Aar.

Alle Skibsofficererne var mødt med Føreren, Kaptajn Jespersen i Spidsen.

Det oplystes, at »Canada» var paa Rejse fra Galveston med Bomuld, Mel og Træ bestemt til Kristiania og Göteborg, idet Skibet var »time-charteret» af et svensk Rederi. Man var gaaet fra Galveston den 16. Februar og den 11. Marts blev Skibet stoppet af den engelske Krydser »Hilary», der beordrede det til Kirkwall til Undersøgelse. En engelsk Officer kom om Bord og overtog Kommandoen.

Han ledede derefter Navigeringen, idet Kaptajn Jespersen dog efter Krydserens Chefs skriftlige Anmodning havde lovet at bistaa ham. Den 16. Marts om Aftenen henstillede Kaptajn Jespersen til Officeren at vente til det blev Dag med at gaa mellem Shetlandsøerne og Faire Isle, da Fyret var slukket, men Officeren svarede, at Farvandet var fuldt af tyske Undervandsbaade, der sikkert vilde skyde paa »Canadia«, naar de saa dens Lanterner. Man gik da videre frem. — Kl. 8¹⁵ om Aftenen lodde Kaptajn Jespersen og fik 44 Favne Vand (Loddet var brugt hele Eftermiddagen), og han og Officeren gik da ned for at se, om Dybden passede, hvad de blev enig om den gjorde. 3dje Styrmand Sørensen kom da løbende ned fra Broen, hvor han havde haft Vagt og meldte, at han saa noget mørkt forude. Begge Officererne løb da paa Broen — Kaptajn Jespersen kom først —. Jespersen saa Land og slog fuld Kraft Bak og gav haardt Bagbords Ror. Da Skibets Agterende var ved at tørne mod Klipperne, slog han igen fuld Kraft frem, men i det samme, Kl. c. 8²⁵, stod Skibet fast. Begge disse Ordre blev gentaget af Engelskmanden. Det viste sig hurtigt, at der intet kunde gøres for at redde Skib og Ladning, da Forskib og Maskinrum straks fyldtes med Vand. Skibet svingede uafbrudt rundt. Det lykkedes Besætningen — med Undtagelse af Kaptajn og 1ste Styrmand Jørgensen, der ikke vilde forlade Skibet — ved en Lejder at komme over paa Klippen, hvor de opholdt sig til det blev Dag. Da Kaptajn Jespersen ikke vilde gaa i Land, blev ogsaa den engelske Officer om Bord. Lasten flød ud af Siderne paa Skibet, der var stærkt oprevet. En Redningsbaad og Krydseren »Cedric«, der kom til Stede, kunde paa Grund af den svære Sø ikke hjælpe. Endelig maatte da Jespersen, der var bleven haardt saaret af et Kanonslag i Hænder og Øjne, forlade Skibet, og kom op paa Klippen sammen med den engelske Officer og Styrmanden. En engelsk Orlogsmatros faldt ned i Vandet fra Klippen, men det lykkedes at redde ham.

Om Morgenen viste det sig at der mellem Klippen og Land var Brænding. Besætningen maatte derfor gaa ned paa den anden Side og blev ved Hjælp af Trosser fra Land halet gennem Brændingen og op til den engelske Barak-Lejr, hvor de blev plejet paa det bedste.

Da Kaptajn Jespersen havde allagt ovenstaaende Beretning udtalte Sorelten gennem Assessor Møller, at Retten fandt, at Skibsføreren, Officererne og den øvrige Besætning havde udvist godt Somandskab, og at deres Redning efter den store Sø-Ulykke var et Bevis paa, at de havde vist sig som gode Somænd.

Denne ret usædvanlige Ros og Paaskønnelse fandt øjensynlig Tilslutning hos de mødte Redere og Assurandører. Det oplystes sluttelig, at den engelske Officer havde sagt til Kaptajn Jespersen baade før og efter Grundstodningen, at han ikke skulde være bange, hvis der skete noget, vilde den engelske Regering betale alle Skader.

Skibets Assurancesum var Kr. 780.000 og Ladningens Værdi var omkring 3 Millioner Kroner.

Fragtmarkedet.

Roligere Tilstande er fremherskende i alle Retninger, og Raterne er gaaet lidt tilbage flere Steder. Fra River Plate, hvorfra der for kort Tid siden betaltes op til 70/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K., har der i de sidste Dage været sluttet helt ned til mellem 57/6 og 60/, som jo i og for sig ogsaa er udmærkede Fragter, men det formentes, at Raterne ikke vil gaa lavere. Fra U. S. ligger Markedet saa temmelig uforandret. Vanskelighederne ved at faa »License« paa Kullaster fra England og Skotland til neutrale Lande har øvet nogen ugunstig Indflydelse paa Fragterne i andre Retninger, da Tilbudet af Tonnage blev større. Ikke saa faa Dampere har faaet deres afsluttede Kulcertepartier annulleret. Blandt de sidste Befragtninger skal vi nævne:

Østen. Paa »Coprah«-basis sluttedes til 120/ fra Manilla til London, Juni. Ris Saigon 85/ Marseille, 86/ fransk Atlanterhavshavn, Juni. Fra Calcutta 72/ à 72/6 Dødvægtbasis til Marseille, Barcelona, Valencia eller U. K., Juni. Paa Dødvægtbasis fra Bombay 62/6 London eller Hull, 68/9 Liverpool, 70/ Havre, Juli. Kurrachi 50/ ud-søgt Havn U. K., »net terms«, Juni—Juli.

Middelhavet. Erts 16/9 Larmes/Glasgow 5.800), 16/ Les Falaises/Barrow (3.000—4.000), 14/9 Carthagen/Tyne, 15/ Middlesbro (5.000), 12/9 Almeria/Glasgow eller Ardrossan (4.000), 10/ Sagunto/Newport River (3.300), 12/9 Hornillo Bay/Glasgow (5.000), 9/ Cardiff (3.500), 13/ Huelva/Nordstaterne, »Tinto« terms, Juni (5.000), 17/ Kings Lynn, »Tharsis« terms, Juni, (2.000). Fra Bilbao 9/ Cardiff (5.200), 10/3 Newport River, 11/3 à 11/6 Middlesbro (3.500). Salt 22/ à 24/ Trapani/norsk Havn mellem Bergen og Trondhjem.

Nordamerika. Planker Bay Chaleur 137/6 Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, Juni. Props 125/ Newfoundland/Bristol Kanalen (1.400 Favne). Tungt Korn Northern Range 8/6 Rotterdam, 9/ Bordeaux, 9/3 Havre, 9/6 à 9/9 Rouen, c. 10/6 Skandinavien, Juni, for Havreladning 8/ Vestitalien. Fra Golfen (tungt Korn) 9/ U. K. (Mersey excl.), 9/6 fransk Atlanterhavshavn, 10/ Middelhavshavn, primo Juli. Fra Montreal 9/9 fransk Atlanterhavshavn, 8/1½ Bristol Kanalen. Kul Baltimore eller Virginia 45/ Vestitalien, 35/ à 36/6 Rio Janeiro. Sukker 2 Havne Brasilien 25/ New York (6.000 T.), Juni.

Sydamerika. Fra San Lorenzo Grænsen 57/6 à 60/ til U. K., 2/6 mere fransk Atlanterhavshavn, prompt, 70/ à 72/6 Skandinavien, pr. Juni—Juli. Fra Bahia Blanca noteres 72/6 pr. Ton Havre til god fransk Havn.

Østersøen. Fra svensk Havn i Botten Hfl. 44 à 47 D. B. B. til god hollandsk Havn, til London noteres 90/ à 95/, til Østkyst Kulhavn 70/ à 75/ D. B. ½ Boards, til Preston, Manchester eller Garston 90/ à 95/. Fra Gelle og Hernösand (2 Pladser) betaltes Fres. 180 D. B. ½ Boards til Barcelona (580 Stds.), Juni. Tør Træmasse (c. 50—55 Chf.) 23/6 Sundsvall/Granton, Kr. 19 Velzen, Gelle/Rouen Fres. 45. Fra Gøteborg c. 72/6 pr. Favne Kortprops til Kulhavn Englands Østkyst.

Kulfragterne. Fra Tyne eller Blyth omkring 16/ til Danmark, c. 14/ Gøteborg, 20/ à 22/ Østverig, 7/ à 7/3 London, 15/ Havre, 18/ Rouen, 32/ Marseille, 31/ Neapel (3.500), c. 32/6 Vestitalien, 20/ à 22/6 Algier, 30/ à 32/6 Barcelona, c. 23/ Las Palmas etc. Fra Cardiff eller Newport 11/ à 11/6 Havre, 15/ à 16/ Rouen, Fres. 20 Bordeaux, 26 Algier, 28½/ Marseille, 24/ à 25/ Barcelona, 25/ Vestitalien, 30/ Piræus, 26/ Rio Janeiro.

Skrevet den 8. Juni 1915.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet vedvarende fast med højere Tilbud for Propplaster til Østbritannien. Paa Østersøen gøres saa at sige ikke Forretninger, nærmest paa Grund af Vanskeligheder ved Besejlingen. Danmark har kun enkelte Laster Cement og gl. Jern. Vestsverig og Østnorge har forskellige Træ- og Islaster tilstrækkelig for den fragtledige Tonnage, som er meget lille, idet en Del Sejlere er placeret paa længere Rejser, og Opholdene i Havnene for at losse og laste er meget lange, særlig for Propplaster. Trælaster fra Kanada er lidt fastere. Returfragter for Kul og Clay er ligeledes vedvarende faste med Rater fra Østskotland til Danmark 19 à 20 sh. pr. Ton, Østnorge c. 18 sh. pr. Ton, men her er ogsaa kun faa fragtledige Skibe. Claylaster fra Cornwall til danske eller vestsvenske Havne noteres 20 à 22 sh. pr. Ton.

Angaaende de mindre Skibe er Forandringerne i Ugens Løb kun smaa. Af de nordtyske Havne noterer Stettin 6 à 7 M., Rostock 4 M., Wismar 5 M. og Lübeck 5 à 5½ M., men Ekspeditionen er gennemgaaende daarlig. Sverig er ligeledes uforandret rigelig med Stenlaster, men ret tilbageholden med Træ- og Brændelaster; Sund-

havnene har af Lervarer kun meget lidt af Interesse. Med Hensyn til Danmark sluttes der nogle Kornlaste fra Provinserne. Kjøbenhavn sluttede for Majs til Skelskør og Holbæk 17 Øre. Hvede til Veile 16 Øre. Nykjøbing F. 14 Øre. Oljekager til Limfjorden 4½ Kr. samtl for Byg i Sække til jydsk Havne 4 à 4¼ Kr. og Mel til Aarhus 4½ Kr. Det er atter lidt roligere derfra, men der er dog tiltrækkelige Tilbud af Udlaster.

Fra Sø og Land.

Drunket Sømand. Letmatros Jens H. Larsen er den 31. E. M. druknet i Livo Bredning efterat være blevet slaet over Bord af Storsejlet. Han var forhyret med Sejlskibet »Argo» af Aalborg, der var paa Rejse til Lemvig. Den forulykkede blev 25 Aar gl. og var født i Højelse ved Kjøge.



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. Kapitæner, Officerer, Restauratører og Hovmestere.

Faas gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Amaliegade 32-34, Tlf. 4956.

*Tuborg Øl
og Tuborg Mineralvande
kan paa Grund af deres ypperlige
Kvalitet og store Holdbarhed særlig
anbefales til Skibsproviant.*

Tuborgs Depot: Amaliegade 32-34, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Leith 31.5. — Amalienborg ank. Petrograd 28.11. — Brattingsborg ank. Herringøve 29.5. — Borglum pass. Skagen 7.6. — Dansborg pass. Skagen 7.6. — Elsberg ank. Cette 29.5. — Flynderborg pass. Skagen 4.6. — Guldberg ank. Methil 5.6. — Gurre afg. Gibraltar 29.5. — Hammershus afg. Glasgow 5.6. — Harrildsborg pass. Skagen 4.6. — Jelling pass. Dover 5.6. — Jømsborg pass. Louisburg 2.6. — Jungsboved afg. New York 5.6. — Jøgersborg pass. Skagen 4.6. — Kallundborg pass. Skagen 6.6. — Kalo afg. St. John N. B. 3.6. — Klampenborg pass. Las Palmas 5.6. — Kronborg afg. New York 21.5. — Lejre afg. Sharpness 29.5. — Næsberg pass. Methil 4.6. — Raudelsborg afg. Leith 4.6. — Rosenborg afg. Newcastle 3.6.

— Silkeborg afg. Funchal 29.5. — Skanderborg afg. Herringøve 19.5. — Skodsborg ank. Manchester 29.5. — Spigerborg afg. Las Palmas 1.6. — Stegelborg pass. Louisburg 28.5. — Stjerneborg ank. St. John N. B. 5.6. — Tuborg pass. Deal 2.6. — Tjørnberg ank. Kjøbenhavn 31.5. — Ulfshørg ank. Leith 5.6. — Uranienborg ank. Bathurst 25.5. — Ørkild afg. Antilla 4.6.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, ank. Assens 1.6. — Johan Siem, Tannebek, ank. Kjøbenhavn 2.6. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Bandholm 7.6. — Russ, Petersen, ank. Kjøbenhavn 10.5. — Wladimir Sawin, Wittenkamp, afg. Miramichi 5.6. til Manchester. — Excellence Pleske, Boutrup, afg. Frederikshavn 8.6. til Sunderland. — Michail Ontehoukoff, Nielsen, afg. Newcastle 27.5. til Santos. — Generalkonsul Pallisen, Folkenberg, ank. Rosario 1.6. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Pozzuoli 27.5. til Bonaventura. — Helmer Merch, Christensen, ank. Belfast 7.6. — Newa, Dahl, afg. Miramichi 26.5. til Dublin. — Freja, Harboe, afg. Bahia 6.6. til Rio Janeiro. — Rota, Christensen, ank. Norfolk 5.6.

Det ostasiatiske Kompagni. Chumpon afg. Alexandria 8.6. udg. — Falstria afg. Panama 2.5. udg. — St. Croix ank. Middlesbrough 1.6. udg. — Fiona afg. Singapore 7.6. udg. — Bandon pass. Perim 5.6. udg. — Annam pass. Butt of Lewis 4.6. udg. — Panama afg. Panama 8.5. udg. — Selandia ank. Kristiania 2.6. udg. — Tranquebar ank. Genua 31.5. udg. — Bintang afg. Kristiania 4.6. udg. — Rhodesia afg. Norresundby 5.6. udg. — Natal pass. Wellington 29.5. udg. — Siam afg. Frederiksstad 5.6. udg. — Tongking pass. Perim 28.5. udg. — Transvaal afg. Kirkwall 27.5. udg. — Arabien pass. Gibraltar 6.6. hjemg. — Magdala afg. Colombo 7.6. hjemg. — Samui afg. Kirkwall 3.6. hjemg. — Pangaan afg. Colon 18.5. hjemg. — Indien pass. Gibraltar 31.5. hjemg. — Kina ank. Avonmouth 10.5. hjemg. — Rubonia afg. Port Said 3.6. hjemg.

Heimdal. Helga, Vaalen Hansen, ank. Susse 5.6. — Elna, Rathje, afg. Klagsbamm 7.6. — Therese, Pedersen, afg. Palamos 4.6. — Harriet, Larsen, afg. Tynen 3.6. — Dagny, Therkildsen, ank. Kjøbenhavn 5.6. — Simone, Olsen, afg. Oran 28.5. — Jeanne, Olsen, ank. Tynen 6.6. — Vera, Riso, ank. St. Nazaire 20.5. — Daisy, Jørgensen, ank. Hull 31.5. — Anine, Hjorth, afg. Palamos 6.6.

Brix Hansen & Co. John, Mathiesen, ligger i Stettin. — Thorvaldson, Olsen, afg. Tromsø 5.6. til Archangelsk. — Nordpol, Nielsen, afg. Charlestown 1.6. til Danmark. — Fanny, Nielsen, afg. Savannah 1.6. til Randers.

Orion. Sirius ank. Randers 4.6. — Orion, afg. Immingham 27.5. til La Plata.

Dania. Mary, Clausen, afg. Bathurst 2.6. til Liverpool. — Nelly, Clausen, ank. Gelle 6.6. — Lilly, Bang, afg. Haugesund 7.6. til Burntisland. — Alexy, Duhn, ank. Grimsby 5.6. — Dagny, Sørensen, ank. Blyth 1.6.

Thure. Petrine Hansen, Hansen, ank. Methil 1.6. — H. A. Hansen, Andreassen, ank. Burntisland 2.6. — Peter Bom, Jørgensen, ank. Burntisland 5.6.

Æro. Emanuel, Svane, ank. Leith Reed 1.6. — Erindring, Nielsen, ank. Burntisland 2.6. — Enigheden, Jensen, ank. Fredericia 6.6. — Energi, Jensen, ank. Granton 5.6.

Sejlskibe.

Svendborg. Ruth, Larsen, ank. Drobak 31.5. — Leif, Valentin, ank. Frederikshald 31.5. — Danmark, Husfeldt, ank. Rhyt 31.5. — Lindhardt, Madsen, ank. Frederikshald 1.6. — Ellen, Andersen, ank. Flekkefjord 2.6. — Zenitha, Jensen, afg. Falmouth 1.6. — Phoenix, Jørgensen, ank. Stege 1.6. — Erhardt, Larsen, afg. Cadix 3.6. — Standard, Rasmussen, afg. Llanely 2.6. — Cathrine, Hansen, ank. Exmouth 2.6. — Neptunus, Nielsen, ank. Kristiania 3.6. — Capella, Hansen, ank. Sundswall 3.6. — Elise, Andreassen, ank. Koldby Kaas 3.6. — Yrsa, Sørensen, ank. Reykjavik 3.6. — Sophie, Hansen, afg. Podstow 3.6. — Frida, Bom, ank. Blyth 5.6. — Agnes, Nielsen, ank. Burntisland 5.6. — Dagmar, Petersen, ank. Isafford 6.6. — Ørnøen, Rubach, ank. Liverpool 4.6. — Fylla, Hansen, ank. Granton 4.6. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Wemyss 4.6. — Alma, Hansen, ank. St. Nazaire 5.6. — Concordia, Møller, ank. Dysart 5.6. — Emilie, Rasmussen, ank. Ronneby 7.6.

Æro. Gertrud, Christensen, afg. Portmadoc 31.5. til Kjøbenhavn. — Idun, Rasmussen, ank. Kalmar 1.6. — Henry, Jensen, ank. Fowey 31.5. — Bien, Petersen, ank. Pillau 31.5. — Neptun ank. Travemünde 31.5. — Marie, Hansen, ank. Leith 31.5. — Hermod, Petersen, ank. Caen 1.6. — K. Hav, Petersen, ank. Kjøbenhavn 31.5. — Haabet, Petersen, ank. Troon 1.6. — A. H. Friis, ank. Klagsvig 31.5. — Bertha, Madsen, ank. Vestervik 2.6. — Pampa, Andersen, ank. Søby. — Ellen, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 1.6. til Tønsberg. — N. E. Schmidt, Rasmussen, afg. Åhus 2.6. til Aberdeen. — Freden, Christensen, afg. Dysart 1.6. til Siglufjord. — Anna, Albertsen,

er ank. Kjøbenhavn. — Skandia pass. Butt of Lewis 27.5. for nordg. — Christian, Fabricius, ank. Südertelje 2.6. — Emmanuel, Winther, ank. St. John, Canada 2.6. — Mathilde ank. Leith 2.6. — Astrava, Svane, ank. Hargshavn 3.6. — Merkur, Christensen, afg. Akureyri 4.6. til Miranichi. Amor ank. Warnemünde 3.6. — Svane, Christensen, er ank. Troon. — Emanuel, Kock, ank. Svendborg 3.6. — Zeus, Sorensen, ank. Kjøbenhavn 2.6. — Adjutor, Kock, ank. Kjøbenhavn 2.6. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Åraskjøbing 5.6. — Hebe, Clausen, ank. Bogense 6.6. — Eliezer, Nielsen, ank. Seydistjord 3.6. — Heimdal pass. Butt of Lewis 1.6. vestg. — Skirner præjet 10.5. paa 49° N. Br. 39° V. lgd. — Phoenix, Christensen, ank. Wemyss 4.6. — Ellen, Nielsen, ank. Tonsberg 5.6. — Frem, Christoffersen, afg. Troon 4.6. til Brest. — Adele, Weber, ank. Frederiksstad 4.6. — P. R. Nielsen, ank. Saksjøbing 5.6. — Salus, Andersen, ank. Runcorn 4.6. — Nathalie, ank. St. John N. B. 5.6. — Æro, Friis, ank. Leith 5.6. — Mary, Andersen, ank. Westermunhavn 6.6. — Iris, Stegmann, ank. Leith 5.6. — Marie, Alhertsen, ank. Tranøbjerg 7.6. — Nauta, Starke, ank. Ronneby 7.6. — Hjalmar, Christoffersen, er afg. Frederiksstad til Shoreham. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Travemünde 6.6. — Kodan, Hansen, ank. Whitehaven 5.6.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 10. Juni 1915. — Fællesrepræsentationen for dansk Skihstarts Aarsberetning for 1914 (Fortsat). — Beretning fra Dansk Sejlskibsførerforening for Aaret 1914. — Sø- og Handelsretsdøm. — Søforhør. — Frøgtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsføretninger. — Kjøbenhavns uofficielle Børskurs.

Kjøbenhavns uofficielle Børskurs d. 9. Juni 1915.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Førene Dampskibs-Selskab	140 ¹ / ₂ - 140	139 ¹ / ₂	139 ¹ / ₂
Danmark	152 ¹ / ₂ - 153	154	155
Norden	159 ¹ / ₂ - 160	161	161 ¹ / ₂
Carl	178 - 179	179 ¹ / ₂	179 ¹ / ₂
Dannebrog	217 - 219	218 ¹ / ₂	218 ¹ / ₂
Skjold	153 ¹ / ₂ - 154	153 ¹ / ₂	153 ¹ / ₂
Urania			
Dampsk. af 1896	193	193 ¹ / ₂	194
Heimdal	178 ¹ / ₂ - 179	178 ¹ / ₂	180
Gorm	186 ¹ / ₂ - 185	185 ¹ / ₂	1-6
Neptun	190 - 189 ¹ / ₂	190	190 ¹ / ₂
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	109	109 ¹ / ₂	110
State- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ¹ / ₂ % Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats		—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk. I. Afđ. I. S.		—	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvn. Kreditf.		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — 2. Serie ..		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — 1. —		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditt. —		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — 7. —		—	—
3 ¹ / ₂ % — 6. —		—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. —		—	—
Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	153 ¹ / ₂ - 153	152 ¹ / ₂	154
Privatbank	106 ¹ / ₂	107 ¹ / ₂	107
Landmandsbank	125 ¹ / ₂	125 ¹ / ₂	126
Handelsbank		141 ¹ / ₂	143 ¹ / ₂
Kbhvns Laane- og Diskontobank		91	94 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	285 - 284 ¹ / ₂	284	284 ¹ / ₂
Burm. & Wain	108 ¹ / ₂	108 ¹ / ₂	108 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	159 ¹ / ₂ - 160	159 ¹ / ₂	159 ¹ / ₂
Helsingers Jærnak			

Vækselkurser d. 9. Juni 1915

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	78.00	
London	18.10	
Paris	70.25	
Amsterdam	152.50	
Wien	58.50	

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

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

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: Kristianstadsgade 1. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: København. Telefon Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourhcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756

Genforsikring Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 5 Mill.

tegnere Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

Telegr.-Adr.: „REASSURANCE“

Forsikringsaktieselskabet „National“

København

tegnere Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige, faste Præmier

Hovedkontor: Nørrevaldgade 15
Telefon 7565. Telegram-Adr.: „Nation“.

JULIUS OTT Ingeniør, Konsulent i Skibsbygning

Hamburg 1, Ferdinandstrasse 29.

Køb og Salg af Neutrale Skibe

HÄNSCHELL & CO.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskuil ydes for Proviantering etc. samt, hvor detto medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsausgifter paa Laestpladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remise fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Alt Kobbersmedarbejde udføres hurtigt og solldt.

J. Bindsløv, Vesteragaade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6424.

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.

M. Clausen, København K.

Havnegade 47.

Telefon Central 1269.

Anbefaler:

Clarke. Chapman & Co. Ltd.'s anerkendte

Højse- 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. — Korkfjender. Redningsbæltter. — Originale Møllerups Smørepapparater.



BRASSO
FLYDENDE
METAL
PUDSE-EXTRAKT.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

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.

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.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlf. Adr.: Telefon: 3224.
Tonnage. Telefon: 3244.

ZOOB. HAVE

i København

køber gerne for den
brugbare Dyr.

I. P. Carstensen, Skibs- og Baadebyggeri,

KORSØR (etabl. 1872)

anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

tillæg Vestergade 27.

LANDMANDSBANKEN

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

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigpudede Kødølger.

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 Udsæining.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent
Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotsbyring“.

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.: Markklatansen

Mejeriet

Pasteur

Odense,

Danmark.



Forlang

overalt

CHRISTIAN THEIL

Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

Oliemalerier

af Damp- eller Sejlskibe. I kunstnerisk
og korrekt Udførelse under Garanti af
fuldstændig Lighed, ogsaa efter Foto-
graf- eller Prospektkort i hver Situation,
som ønskes. Pris for Form. 76 x 54 cm
uden Ramme 30 Kr. 60 x 90 cm 40 Kr.
Mange smukke Referencer. Betaling efter
Overenskomst.

Jul. Gregersen, Maleriemaler.
Flensborg, Kongegade 17.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjærbacks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonvæk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 280



Forlang altid
Otto Mönsted's
OMA
Plante Margarine

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. 76 Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahytskakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil og Motorlossespil. Telf. 76

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.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift — Solid — Driftssikker.

5—100
HK

A/s „**VØLUND**“.
Blegdamsvej 32. København N.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISER

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saason: Undersøgelser og midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværksarbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved Henvendelse til

Entreprenør **F. HINRICHSEN,**

Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,

Telef.: 6817 6818 Grønningen Nr. 1 — Kjøbenhavn. Ekspertise og 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 og Patent Mønnie 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 færes paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal
Telefon 6031. Telegramadr.: „BAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Hørreækviperung.

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.

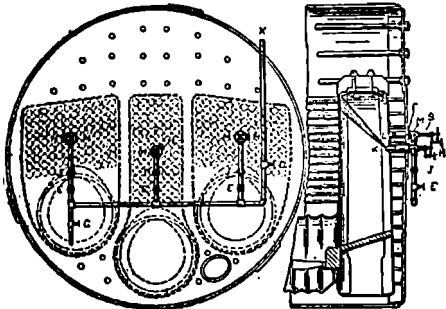
Nr. 24.

Kjøbenhavn, Torsdag den 17. Juni 1913.

22. 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 Røgkammerdorene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Sæden gaar direkte i Skorstenene, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

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

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER.
1409 — 1405
3053 — 3073

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
Petrograd. 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, mdk.: „Palle“
40 Kr.

meget fint regulerende

Stort Lager af

Stue-, Lomme- og Skibsuhr.

Forlang Katalog.

Palle Sørensen Eftf.

Sølvtervet 4. Telf. Øbro 1516 y.

Adr.:
Toldbod-
vej 7, Mez.

Compositioner

Jærn-, Staal- og Træklæbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

1/2s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM  HOLZAPFEL)

Indregistreret

Varemærke

Rustbeskyttende Farve

til
Bunkers og Lastrum

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Telefon
5601

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. ————— Telefon 4980.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. 8.

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

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrækskiler 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 Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

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

Telegramadresse

C. Seifert

— i bedste Kvaliteter —
Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

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

Maskinskrivning.
Metodisk Undervisn. i Ma-
skinskrivning Kursus 5 Kr.
Vesterg. 27. Tel. 6033—6034.

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlg. Adr.: 3224.
Tonnage. Telefon: 3244.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviandtering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.
Telefon 7262.

Slagterforretningen

„JOMSBORG“

AARHUS, vis A vis Hullebroen.
Alt Kød og Delikatesseer til
Skibsproviandtering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnens.

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
Bunker-
depot.

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT

Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat
ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver
autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.
ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.

Skibsproviandtering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarering.
Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.
Helen eller Havnens.
Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Wiese & Co.,

Lissabon.

Skibsmæglere & Saltexportører.

Bunker Kul.

Billigste Priser.

(Største flydende Kullager).

Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).

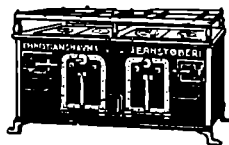
DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S

AFDL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS-
BAGE-
OVNE

KABYS KOMFURER
I ALLE STØRRELSER



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

TIVOLI

Sommersæson fra 8de Maj til 12te
Septbr. 1915.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncert-
salen, Harmoniorkestret og
Promenaderkestreret. 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. Festarran-
gementer med Dans og
Konfetti. Talrige Forly-
stelser, Karuseller, Rutsch-
baner, Skydebaner, Bold-
spil 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).

C. K. HANSEN.

KØBENHAVN.

∴ DAMPSKIBSRHEDER ∴

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.
BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder ordinær Generalforsamling Lørdagen den 19.
Juni d. A., Formiddag Kl. 10, paa Bendix's Hotel i Ny-
købing, Mors, med følgende Dagsorden:

1. Valg af Dirigent.
2. Fremlæggelse af Regnskabet.
3. Fremlæggelse af Beretningen.
4. Spørgsmaal vedrørende Konsulatafgiften.
5. Valg af 2 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for
J. C. Carlsen og C. V. Petersen, der begge fra-
træder efter Tur.
6. Valg af 2 Revisorer for Aaret 1915 i Stedet for
P. N. Harbye og R. S. Hansen.
7. Vedtagelse af Stedet for Afholdelse af den ordinære
Generalforsamling 1916.
8. Eventuelt.

Svendborg, den 4. Juni 1915.

P. B. V.

C. P. LUND,
Formand.

DEMAG



Losse- og
Transport-
anlæg,
Havnekraner,
Wagontippere,
Selvgribere.

REPRÆSENTANTER:

Edwards & Rasmussen

INGENIØRER.

København B, Vestergade 3.

DEUTSCHE
MASCHINENFABRIK A.G.
DUISBURG

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

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

I Fællesrepræsentationens Møde den 12. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Handelsministeriet med Andragende fra »Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe« om fortrinsvis Benyttelse under den nuværende Krig af mindre danske Sejlskibe til Transport af den danske Stats Varer, f. Eks. Granit fra Hammeren, Skærveballast til Jernbanerne o. s. v. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Kaptajn C. Minor Rasmussen angaaende Frigivelse af danske Skibe, der henligger i russiske og finske Havne og som ikke fik Tilladelse til at gaa til Søs sidste Efteraar. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Til Repræsentationens Næstformand, i Stedet for Direktør A. O. Andersen, der er udtraadt af Repræsentationen, valgtes Direktør N. Høst. Til Medlem af Forretningsudvalget valgtes Direktør C. Kraemer. Til Formand i Udvalget for Skoleskibet for Skibskokke valgtes Direktør N. Høst.

4. Andragende fra »Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe« om Optagelse i Repræsentationen. — Besvarelse vedtoges.

5. Skrivelse fra Handelsministeriet angaaende Besættelsen af den ledigblevne Post som dansk Vicekonsul paa Jersey. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

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

7. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af den ledigblevne Post som dansk Vicekonsul i Drammen. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

8. Skrivelse fra Samme med Eksemplar af en af den britiske Regering offentliggjort Dokumentsamling »Miscellaneous« Nr. 6 (1915) »Correspondence between His Majesty's Government and The United States Government respecting The Rights of Belligerents«. Skrивelsen toges til Efterretning.

9. Skrivelse fra Udenrigsministeriet med Indberetning fra den kgl. Konsul i Genua om nogle af den italienske Regering truffne Foranstaltninger, for at raade Bod paa den siden Krigens Begyndelse overhaandtagende Ophobning af Varer i Genuas Havn. — Skrивelsen toges til Efterretning.

10. Skrivelse fra Samme med Indberetning fra den kgl. Gesandt i Petrograd angaaende Udklarering fra Archangelsk. — Skrивelsen toges til Efterretning.

11. Skrivelse fra Handelsministeriet angaaende Genemførelsen af Bestemmelserne i Beværterloven af 10. Maj 1912 med Hensyn til den Beværting, der finder Sted i »Det forenede Dampskibsselskab«s Skibe. — Sagen henvistes til Behandling i et Udvalg.

12. Skrivelse fra Samme med Andragende om Frigivelse for Betaling til Frederikshavns Havn af Overliggeafgift for et Firmaet Holm & Moltzch i Flensborg tilhørende Dampskib »Elektra«. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

13. Skrivelse fra Handelsministeriet om, at den til Afholdelse i Stockholm berammede 13. internationale Søfartskongres, paa Grund af de i Øjeblikket herskende internationale Forhold, ikke vil blive afholdt i indeværende Aar.

Kjøbenhavn, den 17. Juni 1915.

Sømandshøjskolen i Svendborg har udsendt Aarsberetning for 1914. Af denne fremgaar det, at Højskolen har tre Klasser: En for befarne Sømand, en for Begyndere og en for Skibskokke. De befarne Sømand, der i Almindelighed er i Alderen fra 17—21 Aar, undervises i følgende Fag: Regning, Dansk, Engelsk, Navigation, Geografi, Historie, Fysik, Praktisk Sømandskundskab, Signaltjeneste, Sundhedslære og Sløjd. Foredrag afholdes et Par Gange om Ugen.

Begynderne, som i Reglen er i Alderen 14—16 Aar, deltager tildels i samme Undervisning, men har desuden Roning, Øvelser i Rigningen, Begyndelsesgrundene i Kogning og forskellig Undervisning om Forholdene om Bord.

Som Elever i Køkkenet antages unge Mænd, der har sejlet i alt Fald nogen Tid. Det sædvanlige Kursus er tre Maaneder; der aflægges Prove og udstedes Lærebræv som Kok i Henhold hertil. De faar af Skolefag: Dansk, Engelsk, Regning og frie Foredrag.

Kost og Logis er 35 Kr. maanedlig. Dette kan gøres ved Hjælp af Statens Tilskud, der andrager 10 Kr. pr. Maaned til hver Elev.

I Aaret 1913—14 var Højskolen besøgt af 50 Elever (i de forløbne 8 Aar ialt af 374), hvoraf 5 Kokke og 8 Begyndere. Undervisningen lededes — foruden af Forstanderen — af Styrmand R. M e n g e l b e r g, Assistent A. C. R a s m u s s e n og Læge A. F r i i s, samt Prk. N i e l s e n for Kogeskolen.

Som Sømandshjem har Højskolen i dette Aar gjort fortrinlig Fyldest. Her boede ialt 550 Sømand; desuden har der været godt Besøg fra de i Havnen liggende Skibe. — Der er i Aar sendt c. 1.000 Breve og 200 Pakker Læsning fra Skolen til sejtlende Sømand. Skolen paatænker en Udvidelse, saaledes at der bliver Plads til 70 imod nu 54. og Bygning af en Gymnastiksal. Disse Udvidelser kræver imidlertid c. 15.000 Kr., hvoraf en paabegyndt Indsamling foreløbig har givet c. 5.200 Kr. Skolen omgaas ogsaa med Planer om et Skoleskib til Sejlads paa Nord- og Østersøen c. 9 Maaneder af Aaret med 15 Drengene om Bord, som intet skulde betale derfor. Paa Grund af Krigen faar disse Planer dog hvile til bedre Tider.

Skolens Forstander er Vilh. R a s c h og dens Formand Kommandør J. A. V o l t z.

Skolens Husholdningsregnskab balancerer med Kr. 18.361.99 og dens Hovedkasse med Kr. 10.087.59. Dens Status viser en Netto-Formue af Kr. 30.825 og en Prioritetsgæld paa Kr. 41.300.

Amerikansk Solovgivning. Den amerikanske saakaldte »Seamensbill«, mod hvilken Præsident Taft ved sin Tilbagetrædelse nedlagde sit Veto, er næsten uforandret blevet stadfæstet af Præsident Wilson. Loven er betegnende for en Verdensnation, som ved allehaande Lovgivningsforholdsregler har neutraliseret sine Forudsætninger for at blive en Stormagt paa Handelssøfartens Omraade.

I Følge Loven har enhver Sømand paa et Skib i amerikansk Havn, ligegyldigt under hvilket Flag han sejler, Ret til at bryde sin Hyrekontrakt, hvis Rederiet eller Skibsføreren ikke paa derom fremsat Forlangende, tilkender ham samme Hyre som betales i amerikanske Havne. Dermed bliver Romning ikke alene tilladt, men ligefrem belønnet. De Forenede Stater har ved den ny Lov ganske simpelt gjort et strafskyldigt Brud paa alle andre Nationers Solove til en Dyd.

Sandsynligvis var denne Lov lige saa lidt som den i sin Tid bekendte Immigrationslov blevet vedtaget, hvis der havde været Fred i Verden. England og Tyskland, som rammes haardst af Loven, vilde sikkert have protesteret saa kraftigt, at Præsident Wilson havde betænkt sig, inden han havde stadfæstet Loven.

England har, efter hvad man véd, afgivet en saakaldet »mild Protest«, men denne har intet Indtryk gjort paa Præsidenten.

De søfarende Nationer maa imidlertid være forberedt paa betydelige Vanskeligheder paa Grund af denne ejendommelige Lov, som sikkert ikke har Mage i Sølovgivningens Historie.

(Svensk Sjøfartstidning.)

Kjøbenhavns Maskinist-skole. Vi har modtaget Aarsberetning for Kjøbenhavns Maskinist-skole for Aaret 1914. Skoleudvalget bestaar af Direktør E. Vøltz, Formand, Overmaskinmester P. Halberg, Professor C. Hansen samt Skolens to Forstandere. Undervisningen bliver udført af 27 Lærere i Forbindelse med Skolens Forstandere, d'Hrr. A. Grathwohl og C. Nielsen.

Skolens Formaal er at undervise til de af Stat og Kommune paabudte Eksaminer og Prøver for Maskinister, Maskinpassere, Motorpassere, Kedelpassere og autoriserede Installatorer af Elektricitet, samt til Oplagelsesproven paa Flaadens Ingeniørelvskole.

Til de forannævnte Eksaminer og Prøver har Skolen i Aaret 1914 undervist i 1ste Semester 478 Elever og i 2det Semester 409 Elever. Til Maskinpasserprøven indstillede sig 10 Elever, hvoraf 9 bestod. Til Motorpasserprøven 22 Elever, som alle bestod. Til den almindelige Maskinisteksamen 163 Elever, hvoraf 130 bestod. Til den udvidede Maskinisteksamens matematiske Fag 61 Elever, hvoraf 57 bestod. Til den udvidede Maskinisteksamens Maskinfag 62 Elever, hvoraf 59 bestod. Til den udvidede Maskinisteksamens Elektroteknikfag 71 Elever, hvoraf 53 bestod. Til Kedelpasserprøven 31 Elever, hvoraf 28 bestod, og til den kommunale Elektro-Installatørprøve 65 Elever, hvoraf 48 bestod.

Skolens Regnskab ballancerer med Kr. 107,832.91. Skolepengene for 1914 udgjorde Kr. 61,382.00. Gennem Handelsministeriet har Skolen modtaget Kr. 34,000.00 til trængende Elever. Resten af Skolens Indtægter fremkommer hovedsagelig ved Tilskud fra Staten, Kjøbenhavns Kommune og Dansk Dampskibsrederiforening.

Skolens Reservefond udgjorde den 31. December 1914 Kr. 12,088.24.

Sejladsen paa Archangel. Da der har cirkuleret modsigende Efterretninger om, hvorvidt det er tilladt Handelsskibe at besejle Archangel, har The Baltic and White Sea Conference telegraferet til sin derværende Repræsentant og har derefter modtaget følgende Svar fra ham:

«No prohibition merchant vessels trading here yet, will case need keep you fully advised. Neutral boats require permit to sail, only obtainable through ships' and receivers' diplomatic agents. Can be arranged here. Longer detention avoided if application respective foreign offices before ships arrival.»

Handels- og Søfartsmuseet. Ministeriet for Kirke- og Undervisningsvæsenet og Handelsministeriet har nedsat et fælles Udvalg til Udarbejdelse af Forslag til Normering af Handels- og Søfartsmuseets Virksomhedsomraade med særligt Hensyn til det gensidige Forhold mellem Nationalmuseet og Handels- og Søfartsmuseet.

Udvalget bestaar af følgende Medlemmer:

Som valgt af Ministeriet for Kirke- og Undervisningsvæsenet, Departementschef A. P. Weis, Direktør for Nationalmuseets 1. Afdeling Dr. phil. Sophus Müller og Direktør for Nationalmuseets 2. Afdeling Dr. phil. M. Mackeprang; som valgt af Handelsministeriet, Departementschef G. Busck-Nielsen, Generalkonsul

V. Glückstadt og Direktør for Handels- og Søfartsmuseet E. F. S. Lund.

Departementschef Weis er Udvalgets Formand.

Krigen. Udenrigsministeriet meddeler, at det i Følge Indberetning fra den kgl. Gesandt i Paris vil være forbundet med Fare for Skibe at passere »Kanalens« i Farvandet mellem Banken le Colbart (the Ridge) og den franske Kyst fra den 15. ds. at regne.

Skibe, der kommer Nord fra, bør tage Lods eller indhente Instruktioner ved Calais. Skibe, der kommer Syd fra, maa melde sig i Boulogne.

Aar bog for den danske Fiskerflaade 1915. Fra Engelsen & Schröder, her, har vi modtaget den for enhver Fisker uundværlige Aar bog for den danske Fiskerflaade, 22. Aargang, udgivet paa Landbrugsministeriets Foranstaltning af Fiskeriinspektør F. V. Mørtensen. Bogens bekendte, nyttige og righoldige Stof er i Aar blevet beriget med et Afsnit om Fiskerfartøyers Forhold ved Besejlingen af Farvande med Mine-spærringer samt ved Møde med Krigsskibe i Søen under Krigsforhold.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Sverig: Øen Cuba er erklæret for smittet af Pest.

100 drivende Miner er i Følge »Natt.« hidtil blevet uskadeliggjort, alle ved den jydsk Vestkyst. I de sidste Uger har man slet ikke mødt drivende Miner, og Minefaren menes derfor at være overstaaet nu, da Foraarsstormene er forbi.

Krigsforsikringen for Skibe har i Følge »Natt.« besluttet ikke foreløbig at forhøje Præmierne.

Navigationen paa Uleåborg er blevet genaabnet den 5. ds.

Skoleskibet »Viking« afgaar en af de nærmeste Dage med Kaptajn Bundzen som Chef fra Aalborg med Cement til Buenos Aires, hvorfra det i Følge »Politiken« skal hjemføre en Ladning Korn.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler Telegram fra Siglufjord: Den 10. Juni er der kun lidt Is mellem Siglufjord og Grimsey. Østruten er passabel, Veststruten er spærret.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1914.

(Fortsat.)

Forskellige Selskaber vælger imidlertid ogsaa at vedligeholde deres Skibe uden Hensyn til Klassifikations-selskabernes Regler. Ved deres egen tekniske

Slab foregaar de nødvendige Undersøgelser og efter disse foreskrives ved hvert aarligt Eftersyn de nødvendige Vedligeholdelsesarbejder. For saadanne Selskaber bør naturligvis gælde de samme Regler som for Selskaber, der anordner Vedligeholdelsen af deres Skibe paa anden Maade.

Det forekommer derfor, som allerede nævnt, Repræsentationen — alle Forhold tagne i Betragtning — mest logisk for en almindelig Fragtdamper at til-lade en Afskrivning af 4 pCt. aarlig af den oprindelige Værdi, og ikke ved Bestemmelsen om den tilladte Størrelse for Afskrivning at indblande Udgifterne Klassifikationer vedrørende.

For de specielle Skibe gælder imidlertid det Forhold, at de eller store Dele deraf bliver forældede uden at være egentlig udslidte, ligesom man heller ikke for flere saadanne Skibes Vedkommende tør gaa Grænsen for Brugbarheden saa nær som ved andre Skibe. Nye tekniske Oplindelser kan i kort Tid gøre et Skib uanvendeligt; dette kan ikke alene komme til at gælde Skibe, konstruerede med ganske specielle Formaal for Øje, men kan ogsaa ramme hele Grupper af Skibe, byggede til almindeligt Formaal. Saaledes er der for Sejlskibenes Vedkommende stor Sandsynlighed for, at Indførelsen af Hjælpemotor til Fremdrivning vil bevirke, at de ældre Skibe uden Motor vil blive endnu tidligere forældede end hidtil. For Passagerskibenes Vedkommende gælder det i høj Grad, at Passagerindretningen hurtig bliver forældet paa Grund af det rejsende Publikums stadig stigende Fordringer.

Endvidere vil for flere Ruteskibes Vedkommende en mere forceret Fart i urolige Farvande, hvori der fremkommer store Paavirkninger paa Skibet, kunne bevirke en kort Levealder for Materiellet. I flere saadanne Tilfælde beror den Afskrivningsprocent, der maa anses for rigtig, paa et Skøn, og det er umuligt at angive bestemte Regler herfor. Repræsentationen skal kun indskrænke sig til at anføre, at for flere saadanne Skibes Vedkommende — saaledes Passagerskibe i Fart Aaret rundt paa det nordlige Atlanterhav — vil en Afskrivningsprocent paa indtil 7 pCt. kunne anses for passende.

Foruden de alt nævnte Fradrag skal der altsaa som nævnt i Lovens § 8, 5. Stykke, fradrages:

- a. 4 pCt. af Selskabets Aktiekapital og desuden
- b. et Beløb, der forholder sig til den efter samtlige ovennævnte Fradrag fremkomne Nettoindtægt, som den ved Virksomheden i Udlandet indtjente Bruttoindtægt forholder sig til den samlede Bruttoindtægt.

I ovennævnte Punkt b er vi saaledes kommen til de Fradrag, som Landsoverskatteraadets Forespørgsel egentlig omhandler.

Det Spørgsmaal, der nu stiller sig, er følgende:

Er det muligt at dele de i det foregaaende nævnte Omkostninger saaledes, at den ene Gruppe omfatter »de specielle til enhver enkelt Forretning (Bortfragtning) knyttede Udgifter«, og den anden Gruppe »Generalomkostninger«?

Der vilde, saafremt dette var muligt, da være to Veje at gaa: enten at begynde med den samlede Aarsindtægt og derfra drage de specielle Omkostninger, eller begynde med Nettoindtægterne og dertil lægge Generalomkostningerne. Fra denne sidste Udvej kan der helt bortses. Kunde Nettoindtægterne udfindes direkte, vilde det jo være det naturligste ligefrem at beskatte den her i Landet tjente Del af disse.

Det vil let ses, at en Deling af Omkostningerne, som den ovenfor antydede, i hvert Fald er ganske anderledes vanskelig at gennemføre i Rederivirksomheden end i Handelsvirksomheden, for hvilken sidste »Bruttoavancen« meget let dannes for hver enkelt Handelsoperation, som Forskellen mellem Salgssummen paa den ene Side og Indkøbsprisen plus de nøjagtig specificerede Omkostninger paa den anden Side.

Men de specielle Omkostninger og Generalomkostningerne flyder for Søfartens Vedkommende over i hinanden paa en ganske anden Maade end ved Handelsoperationerne. Efter Repræsentationens Opfattelse kunde der maaske være Tale om til Generalomkostningerne at henregne Konsulatsafgifter, Rederiets Administrationsudgifter, Skatter, Renter af Gæld og maaske ordinære Afskrivninger, medens alle de andre forannævnte Udgifter maatte være »specielle Omkostninger«, det vil altsaa sige Udgifter, der er knyttede til hver enkelt Rejse. Hvis man nu foreløbig forudsatte, at de enkelte Rejser var saadanne, at hele Rejsen henregnedes til Virksomhed i Indlandet, eller hele Rejsen henregnedes til Virksomhed i Udlandet, skulde man fordele disse specielle Udgifter paa disse to Arter af Rejser, men dette kan, som vi skal gøre Rede for, efter vor Opfattelse ikke udføres paa en blot tilnærmelsesvis retfærdig Maade.

Størstedelen af Udgifterne f. Eks. til Vedligeholdelse, Dokning, Havarier, skyldes vel hver enkelt Rejse, men i forskellig Grad. De afhænger baade af den Art Last, som Skibet tager, og af de Farvande, hvori det arbejder; men det ligger i Sagens Natur, at man ikke kan komme til Klarhed over dem for hver enkelt Rejse; det kan man kun komme ved periodiske Undersøgelser, foretagne med større eller mindre Mellemrum; og en Fordeling paa de enkelte Rejser, udførte i disse Mellemrum, bliver da præget af ren Vilkaarlighed. Men selv om man nu vilde opstille saadanne — altsaa rent vilkaarlige — Regler for en Fordeling, er man ikke ude over Vanskelighederne. Sagen er jo nemlig den, at Rejsen meget hyppigt ikke er en saadan, at den helt henhører til en bestemt Gruppe af de to Virksomheder, Virksomhed i Udlandet og i Indlandet, men er blandet. Et Skib tager f. Eks. en Last i Amerika og anløber en eller to norske Havne og gaar derfra til en dansk Havn; noget af denne Virksomhed regnes til Virksomhed i Udlandet og andet til Virksomhed i Indlandet. Tænker man sig nu, at de specielle Udgifter først blev fordelt paa Aarets forskellige Rejser, vilde man atter faa den Opgave at dele de til hele Rejsen hørende specielle Udgifter i dem, der falder paa en Del af Rejsen, og dem, der falder paa en anden Del af Rejsen. Men hvorledes skulde en saadan For-

deling kunne foretages? Skulde det være efter La-stens Vægt eller dens Rumindhold, eller efter Frag-tens Størrelse? Det forekommer Repræsentationen, at ingen Fordelingsmaade kan tænkes, uden at den er i højeste Grad angribelig. Dette behøver forment-lig ikke nogen nærmere Uddybning; vi tror, at det vil staa enhver klart, naar de særlige foran specifi-cerede Omkostninger hver for sig overvejes. Men til de nævnte Vanskeligheder, der straks frembyder sig, naar man tænker paa at opstille en Teori for For-delingen, kommer yderligere den Omstændighed, at en saadan Fordeling vilde medføre et saa overvæl-dende Arbejde — og et saa omstændeligt Bogholderi — at det vilde foraarsage ganske urimelige Udgifter for Rederierne.

Herved bør endvidere tages i Betragtning, at det ganske sikkert ikke vilde være af nogensomhelst fiskal Interesse at søge det tidligere fulgte Princip ændret, idet Størrelsen af Forholdstallet, som oven-for omhandlet, kun vil svinge lidt og snart til den ene, snart til den anden Side.

Alle Forhold tagne i Betragtning, tror vi derfor, at det bliver nødvendigt overfor Skibsfarten at blive staaende ved det hidtil fulgte Princip: Ved Brutto-indtægt at forstaa den ovenfor definerede »samlede Aarsindtægt«.

(Fortsættes.)

Den „mindre Sejlskibsfart“ truet.

Fra Føreren af Galease »Zakæus« af Marstal Hr. H. Nielsen har vi modtaget et Indlæg angaaende den mindre Sejlskibsfarts Stilling, der her gengives med enkelte Forkortelser:

I dette Blads Nr. 22 er oplaget en Artikel med oven-nævnte Overskrift, skrevet af Sekretæren for Sejlskibs-rederi-Foreningen for mindre Skibe. Til denne Artikel har *Dansk Søfartstidende* knyttet en Kommentar, der vel anbefaler Staten og den danske Handelsstand at anvende danske Skibe overalt, hvor det er muligt, men som dog har beredt mig og mange af dem, der véd, hvor vanske-lige Forholdene nu for Tiden er for de danske Smaa-skibe, en Skuffelse ved den Form, Bladet har givet sin Kommentar. Det forekommer mig nemlig, at *Dansk Sø-fartstidende* har den Opfattelse, at Situationen for de dan-ske Smaaskibe ikke er saa alvorlig, som Sekretæren har fremstillet den, og jeg frygter, at de Udtalelser om denne Sag, der er kommet til Orde i Danmarks første Sø-fartsblad, vil kunne svække Sekretærens Udtalelser og maaske kan benyttes som Vaaben imod de danske Smaa-skibe af dem, der har Interesse af at bevare de nuværende uheldige Forhold.

Naar Sekretæren har anslaaet de danske Smaaskibes Antal til 2,500 og deres Værdi til c. 5 Millioner Kr., da tror jeg ogsaa nok, at dette er for højt regnet, men mon ikke Interessen for at forbedre den Stands Kaar, som Sekretæren repræsenterer, har været medvirkende til Overdrivelsen? Naar *Dansk Søfartstidende* anslaaer Smaa-skibenes Værdi til 3 Millioner Kroner, da er dette sik-kert lige saa meget for lavt regnet, naar Hensyn tages til de Skibe, der i de senere Aar er indgaaet i den dan-ske Sejlskibsflaade.

Allerede i Aaringer før Krigen udbrød har vi dan-ske Smaaskippere med stigende Bekymring set de hol-

landske Skibes Indtrængen i vor Kystfart, hvad der har bevirket, at vi kun ved den yderste Gråd af Økonomi har kunnet holde Sejlladsen gaaende og skaffe det nød-vendigste til vore Familiers Underhold, uden at det har været os muligt at forrente og langt mindre at nedbringe den Gæld, vi alle mere eller mindre har paa vore Skibe, fordi vi af Grunde, som rimeligvis er *Dansk Søfartstidende* bekendt, nu én Gang ikke kan konkurrere med Hollæn-derne. Med Ængstelse maa vi se hen til den Dag, hvor vi helt maa blive fortrængt af Hollænderne, hvis der ikke indtræder en Forandring i disse Forhold.

Denne Situation forværredes, da Krigen udbrød, og forværres for os fra Dag til Dag, fordi vi nu har saa godt som hele den hollandske Flaade af Smaaskibe i vore Farvande, og fordi vi nu mindre end hidtil kan konkurrere med disse Skibe, da vi saa godt som alle er med til at opretholde den Krigsforsikring for Skibe, der gør det muligt for det danske Samfund at holde sin Sam-færdsel med de forskellige Lande gaaende. Denne Krigs-forsikring har de smaa Skibe ikke direkte den Trang til, hvad Forholdene viser, da der indtil denne Dag ikke er lagt Beslag paa en eneste Øre af dens Penge til Fordel for noget af de smaa Skibe, der dog har indbetalt mange Tusinde Kroner til Krigsforsikringen. Denne Byrde er vore hollandske Kolleger fri for, hvortil kommer, at de er blevet favoriseret af den danske Forretningsverden baa-de for og under Krigen i en Grad, der er oprørende. Der kan anføres Eksempler paa, at store danske Firmaer har forlangt hollandske Skibe hos Mæglere og endogsaa udenom disse har forskaffet sig saadanne, naar Mægleren holdt paa de danske Skibe, saa disse er blevet liggende ledige. Hollandske Skibe er ogsaa i en udstrakt Grad blevet anvendt til Pakhuse og Lægtring for danske Lad-ninger til store Dagpenge, ja vel saagar til Statens egne Kornladninger, medens danske Skibe er blevet vraget dertil og maa sejle for Rater, der i de fleste Tilfælde ikke er større end i tidligere Aar, da vi ikke havde Krigsfor-sikring og mange andre forøgede Udgifter at svare. Hvor mange Tusinde gode danske Kroner er der ikke ad den Vej vandret ud af Landet til Forringelse af dansk Na-tionalformue, i samme Grad som de er kommet Holland til Gode.

Mon Hollænderne vilde have fundet sig deri, hvis Forholdet havde været omvendt, og det var os, der var trængt ind i den hollandske Kystfart og havde fortrængt dem derfra? og mon ikke deres Landsmænd vilde have haft Forstaaelse af en saadan Situation og haft Vilje til at bevare den hollandske Kystfart for hollandske Skibe, trods alle Traktater og Overenskomster med andre Stater?

Under disse vanskelige Forhold er en Protest fra de danske Smaaskippers Side berettiget, da vi formener at have Ret til fremfor Udlændinge at arbejde og virke i det Samfund, som vi er Medlemmer af, og hvis Byrder vi efter Evne hjælper at bære. Der sker her en Uret imod en hel Stand af Landets Borgere, kun fordi det er i andres Interesse at trykke Fragterne ned, da de danske Smaa-skibe er i Stand til lige saa hurtigt og sikkert at bringe Ladningerne til deres Bestemmelsessted som ethvert andet Lands Skibe, og der gøres tilmed en Uret imod det dan-ske Samfund i sin Helhed ved at man favoriserer Udlæn-dinge og derved i Aarenes Løb sender Tusinder og atter Tusinder af danske Kroner ud af Landet, som burde være forblevet her.

Den Andel de mindre danske Skibe har i at tilføre Handelsflaaden Folk og oplære Sømand, der kan gøre Standen Ære, er heller ikke uden Betydning og maa til-lige berettigede os Smaaskippere til at vente en velvillig Forstaaelse og Støtte fra det Samfunds Side, som vi er Medlemmer af.

Naar Hr. Nielsen mener, at vor Paatale af de tal-mæssige Overdrivelser, som Sekretæren for Sejlskibs-rederi-Foreningen for de mindre Skibe har gjort sig skyl-

dig i, og som Hr. Nielsen selv indrømmer, skal kunne anvendes som Vaaben imod de mindre Skibe af dem, der maatte ønske at bevare de nuværende uheldige Forhold, da deler vi ikke denne Anskuelse, da man tjener en god Sag bedst ved ikke at fremsætte andre Paastande end dem, der kommer de rigtige Forhold saa nær som mulig. Heller ikke kan vi dele Hr. Niensens Syn paa Krigsforsikringen, selv om vi med ham skal forudsætte, at Hollænderne ikke har nogen saadan, hvad vi forøvrigt ikke har set noget som helst autentisk om. Krigsforsikringen er nemlig, naar fornødent Hensyn tages til Vilkaarene for Skibsfart i Krigstid, overhovedet ingen Byrde men en gensidig Hjælp, til hvilken ogsaa Staten til en vis Grad bidrager, og at en vis Klasse Skibe mulig hidtil er gaaet klar af Ulykken rummer intet Bevis for, at Forsikringen er overflødig. Men for Resten er det bortset fra Fiskerfartøjerne, netop Smaaskibene, der er stillet aller friest overfor Spørgsmaalet om Krigsforsikring, thi efter Krigsforsikringsloven af 10. September 1914 er jo fritagen for Forsikringspligten ikke alene alle ikke-registreringspligtige Skibe, men tillige Skibe i Kystfart og Skibe, som ikke er kaskoforsikrede. Indenfor disse Grupper vil utvivlsomt netop Smaaskibene udgøre Hovedparten, og om disse Grupper gælder det som bekendt, at Skibene ikke desto mindre kan optages i Krigsforsikringen, i Tilfælde af at Rederen ønsker det.

Vi nærer den oprigtigste Sympati for alle danske Skibe, ogsaa de smaa, og retter fremdeles en varm Opfordring til den danske Regering og Forretningsverden om at give de danske Skibe Fortrinsret overall, hvor det er muligt.

Naar Hr. Nielsen synes at gaa ud fra, at man paa Trods af alle Traktater og Overenskomster med andre Stater uden videre kan udelukke Hollænderne fra Kystfart i vore Farvande, saa tror vi, man kan være vis paa, at den danske Regering hverken vil eller kan bryde indgaaede Overenskomster, selv om en saadan Praksis er blevet indført af større og stærkere Magter, men vi vil paa dette Punkt tilraade de mindre Skibe at forsøge, om de ikke ved en Henvendelse til Regeringen kunde opnaa en Bestemmelse om, at fremmede Skibe, saalænge Krigen varer, skal have en særlig Tilladelse (licence) for hvert enkelt Tilfælde af Sejlads i dansk Kystfart. Saavidt vi har kunnet bringe i Erfaring, er der truffet en saadan Ordning i vore nærmeste Nabolande, og allerede en saadan Bestemmelse vilde maaske kunne medføre nogen Virkning i den Retning Hr. Nielsen ønsker.

Red.

Fragtmarkedet.

Der er ikke sket større Forandringer i den forløbne Uge i de hjemgaaende Markeder, som alle ligger roligt, nærmest lidt trent. Saavel La Plata som U. S. viser mindre Begær for Korn, men Raterne holder sig paa omtrent forrige Uges Niveau. Kulfragterne til Middelhavet og Nordfrankrig er faldet noget, baade fra Wales og Østkysten, men til Danmark og Sverige ligger de nu lidt højere. Det er stadig forbundet med Vanskeligheder at faa Licens paa Kullaster. Der fragtedes bl. a. sidst som følger:

Øst en. For Majs fra Batavia 87/6 Marseille, Juni. Ris Saigon 84/ Marseille 85/ fransk Atlanterhavshavn, Juli. Kul Newcastle N. S. W. 16/6 én, 17/ to, 17/6 tre Havne Nordkysten Java, Juni, og for Sukker fra Java 80/ udsøgt Havn U. K., Juli—August. Bombay 60/ Dødvægtbasis Marseille, Juni—15. Juli. Erts 62/6 Bombay/ Mostyn, Juli. Fra Kurrachee paa »Government net terms« 50/ udsøgt Havn U. K. pr. Juli.

Middelhavet. Erts 15/ Marbella/Westhurtlepool, 12/9 Hornillo Bay/Glasgow. Fra Huelva 13/6 à 13/9 f. d.

til Nordstaterne, 12/6 Plymouth. »Tinto terms«. Fra Bilbao 9/ Cardiff, 10/3 Newport River, 11/ Middlesbro. 11/6 Glasgow. Fosfat 18/ Tunis/Falmouth (1.000 T.). Salt-raterne fra Tunis, Trapani og Spanien ligger uforandret.

Nordamerika. Petroleum i Kasser (120,000) New York 55 Cents én, 55½ to, 56 Cents tre Havne Grækenland, Juli—15. August. 50 Cents Malta (80,000), Juni. Tungt Korn Northern Range 9/3 fransk Atlanterhavshavn, 10/ à 10/6 Skandinavien. for Havreladning 7/9 à 8 Vestitalien, c. 1/ mere fra Golfen. Kul Baltimore eller Virginia 34/ à 35/9 Buenos Aires, 35/ à 36/ Rosario, 44/ Vestitalien. Paa Netto Charter fra Savannah etc. noteres c. 45/ til Skandinavien, fra Golfen c. 50/, Juli. Tømmer fra Golfen 260/ River Plate. 220/ à 235/ til U. K.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 57/6 à 58/9 U. K., c. 60/ Amsterdam eller Rotterdam, 70/ à 72/6 Skandinavien, Juni—Juli. Fra Buenos Aires 61/ Nordspanien (4.000), Juni—Juli.

Østersøen. For D. B. ⅓ Boards betalte fra 1—2 Pladser Hernosand 90/ til London (850—900). fra Hudiksvall 75/ D. B., 77/6 Boards til Hull (600). c. Hfl. 47 à 50 til Holland. Der noteres c. Fres. 120 til Nordfrankrig. For vaad Træmasse betales 30/ Hernosand/Preston (2.400 T.). tør Træmasse 26/ Sundsvall/Grimsby (1.800).

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth omkring 16/6 Danmark for c. 2.000 Tons Baade, 17/ à 18/ mindre Baade, c. 18/ Sydsverig, 20/ à 22/ Stockholm eller Geste, 7/ London, 15/ à 16/ Dunkerque, Calais eller Rouen, 18/ Malta (2.600), 25/ Marseille (3.500), 26/ à 26/6 Genua eller Savona (2.800), 32/6 Piræus (4.000), 23/6 Las Palmas (1.800). Fra Humberen 16/6 Aarhus (2/00), 13/ Dieppe, 26/ Genua eller Savona. Fra Cardiff eller Newport 11/6 Calais (2.900), 13/ Rouen (1.400—1.600), 15/ Lissabon (1.750). Fres. 16 Bordeaux, 21 Algier, 25 Marseille, 28.50 Bona, 20/6 Port Said, 18/ à 20/ Las Palmas eller Madeira, 27/ Perim (5.000), 25/ Bombay, 25/ Buenos Aires.

(Skrevet den 15. Juni 1915.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe er Noteringerne fra de nordtyske Pladser uforandret siden sidste Beretning. Königsberg noterer 9 M. for Kokes til Danmark og Sverig. Norge har ud over Islaster til Kjøbenhavn 6 Kr. kun forholdsvis faa Ladninger Feldspath til Stettin og ellers intet af Interesse for den mindre Tonnage. Sverig er stadig sparsom med Trælaster: Vestsverig slutter lidt til Minimalrater, og Sydsverig noterer til slesvigske Pladser samt til Limfjorden 13 Øre: Sundhavnene er ligeledes meget rolige: af Befragtninger kan nævnes til Aalborg 3½ Kr., Königsberg 8 Kr. Danmark har fra Provinserne stadig kun lidt at tilbyde: bl. a. sluttedes nogle Skibe for Havre til Kjøbenhavn til omkring 3½ à 4 Kr. Kjøbenhavn synes lidt mattere, men der slutes vedblivende til over Minimalraten saaledes Rug til Aalborg 16 Øre. Hvede til Horsens 17 Øre. Mel til Horsens 40 Øre. Nykjøbing F. 35 Øre, Svendborg 40 Øre. Byg til Søby 17 Øre. Aalborg 20 Øre samt Kul til Marstal 4½ Kr., Bogø 16 Øre. Udsigterne tegner lige i disse Dage ret rolig derfra.

Generalforsamlinger.

Danske Lloyd,

Sø- og Transportforsikrings-Aktieselskab, afholdt den 12. ds. sin aarlige Generalforsamling, der dirigeredes af Overretssagfører Axel Bang.

Bestyrelsens Formand, Grosserer Alfred S. Blom, mindedes i hjærtelige Ord den tidligere Formand, afdøde Gehejmsecræd L. Braamsen, og aflagde derefter Beretningen, paapegende, at dette Selskabs 15. Forretningsaar udviste en ikke ubetydelig Fremgang i Præmieindtægt og samtidigt procentvis set en fortsat Nedgang i Administrationsudgifterne. De fra 1913 overførte Reserver havde vist sig fuldt ud tilstrækkelige, ligesom de til 1915 afsatte Reserver maaske anses for særdeles rigelige.

Derefter gaves Decharge for Regnskabet, og det vedtoges at give et Udbytte af 38 Kr. pr. Aktie for 1914. Efter den statutmæssige Henlæggelse til Resorvefondet og Dispositionsfondet andrager dette nu c. 83 1/2 pCt. af den indbetalte Kapital.

Formanden meddelte endvidere, at Forretningen i den forløbne Del af indøværende Aar havde udviklet sig tilfredsstillende.

De efter Tur afgaaende Bestyrelsesmedlemmer, Direktør Poul Carl og Etatsraad N. C. Monberg genvalgte, ligeledes Revisorerne, Kancelliraad C. Jørgensen og fhv. Regnskabsfører I. Serup.

Havarier og Forlis.

Jage, Fiskedamper af Geestemünde, har i Nærheden af Anholt stødt paa et Vrag og mistet 3 Skruelade. Skibet er indkommet til Helsingør for Reparation.

Dagny, 3-mastet Skonnert af Svendborg, der, som meddelt, strandede paa en Klippegrund i Nærheden af Reykjanæs, Island, er blevet tætnet og indbragt til Reykjavik.

Bodil, Dpsk. af Eshjerg, Mandskabet fra denne Damper, som strandede ved Farne Island, er d. 3. ds. ankommet til Kjøbenhavn mod Damperen Ficaria.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Motorskibet »San Francisco» afholdtes den 12. ds. en i alle Henseender vellykket Prøvetur i Sundet.

Skibet, der er bygget for Regning Rederiaktiebolaget Nordstjernen, Stockholm, og er det sjette i Rækken, som Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibbyggeri har leveret til dette Rederi, har følgende Dimensioner: Længde 368', Bredde 51'3", Dybde 25'8", Bæreevne 6,550 Tons Dødvægt, og Hestekraften 2.000 HK., fordelt paa 2 Hovedmotorer.

M/S. »San Francisco», der skal gaa i Fragtfart paa Vest Amerika, er iøvrigt fuldt ud moderne udstyret og indrettet med Passagerbekvemmeligheder for nogle faa første og anden Klases Passagerer.

I Prøveturen deltog, foruden Repræsentanter fra begge Selskaber, nogle særligt indbudte svenske og danske Herrer. Skibet gaar straks i Fart.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, ank. Leith 11./6. — Johan Siem, Tannebeck, ank. Methil 11./6. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Baudholm 7./6. — Russ, Petersen, afg. Helsingør 11./6. — Vladimir Sawin, Wittenkamp, afg. Miramichi 5./6. — Excellence Plesko, Boutrup, ank. Sunderland 10./6. — Michail Outchukoff, Nielsen, afg. Newcastle 27./5. — Generalkonsul Pallison, Folkenberg, ank. Rosario 1./6. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Bonaventure 11./6. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Belfast 7./6. — Newa, Dahl, ank. Dublin 8./6. — Freja, Harboe, ank. Rio Janeiro 11./6. — Rota, Christensen, afg. Galveston 27./5.

Vesterhavet. Hebe, Brinch, ank. Aalesund 15./6. — Gerda, Rasmussen, pass. Helsingør 15./6. for Gelle. — Nancy, Pedersen, ank. Eshjerg 14./6. — Valborg, Jepsen, afg. Swinemünde 14./6. til Stugsund. — Nexos, Iversen, ank. Kjøbenhavn 14./6. — Nora, Jensen, ank. Goole 13./6. — Laura, Thøgersen, ank. Sevilla 13./6. — Stella, Schiff, pass. Cape Wrath 13./6. for Tarragona. — Anna, Winslow, afg. Liverpool 12./6. til Swansea. — Norma, Madsen, afg. Ipswich 12./6. til Middlesbro. — Olga, Christensen, afg. Burntisland 12./6. til Ørnskøldsvik. — Rigmor, Uldall, ank. Dunston 12./6. — Karla, Nielsen, ank. Poole 12./6. — Inger, Skou, ank. Norrsundet 13./6. — Johanne, Mikkelsen, afg. Glasgow 12./6. til Larache. — Fylla, Thomsen, ank. Nantes 11./6. — Bertha, Degn, afg. London 11./6. til Blyth. — Nordsoen, Nielsen, ank. Southampton 11./6. — Marie, Nielsen, ank. Eshjerg 11./6. — Ellen, Hansen, ank. Frederikshavn

10./6. — Thyra, Lund, ank. Sundsvall 10./6. — Dagmar, Sørensen, afg. Göteborg 10./6. til Newport. — Cito, Toft, ank. Sävènes 10./6.

Det østasiatiske Kompagni. Panama afg. Panama 8./5. udg. — Annam pass. Gibraltar 10./6. udg. — Bandon pass. Perim 5./6. udg. — Fionia ank. Bangkok 9./6. udg. — St. Croix ank. Yarmouth 9./6. udg. — Falstria afg. Honolulu 13./6. udg. — Chumpon afg. Suez 11./6. udg. — Selandia afg. Kristiania 12./6. udg. — Tranquebar afg. Genna 7./6. udg. — Bintang afg. Stornoway 11./6. udg. — Jntlandia ank. San Francisco 5./6. udg. — Rhodesia ank. Swansea 13./6. udg. — Tongking pass. Perim 28./5. udg. — Transvaal afg. Kirkwall 27./5. udg. — Arabien ank. Kirkwall 13./6. hjemg. — Magdala afg. Colombo 7./6. hjemg. — Samui ank. Malmö 12./6. hjemg. — Panama afg. Colon 18./5. hjemg. — Natal afg. Wellington 29./5. hjemg. — Kina ank. Swansea 12./6. hjemg. — Indien ank. Aarhus 15./6. hjemg.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Susse 12./6. — Elna Rathje afg. Tynen 12./6. — Therese, Pedersen, ank. Kirekaldy 14./6. — Harriet, Larsen, ank. Swansea 13./6. — Dagny, Therkildsen, ank. Kjøbenhavn 5./6. — Simono, Olesen, ank. Leith 9./6. — Joanne, Olesen, afg. Tynen 10./6. — Vera, Risa, afg. St. Nazaire 12./6. — Daisy, Jørgensen, afg. Hull 12./6. — Anine, Leth, afg. Palamos 6./6.

Brix Hansen & Co. John, Mathiesen, ank. Stettin 26./5. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Archangelsk 12./6. — Nordpol, Nielsen, afg. Charlestown 1./6. — Fanny, Nielsen, afg. Savannah 1./6.

Dania. Mary, Clausen, afg. Bathurst 2./6. til Proston. — Nelly, Clausen, ank. Skellefteå 12./6. — Lilly, Bang, ank. Burntisland 9./6. — Alexy, Dnhn, afg. Swinemünde 14./6. til Norrköping. — Dagny, Sørensen, ank. Aalborg 11./6.

Ere. Emanuel, Svano, ank. Aarhus 9./6.

Thurs. Petrine Hansen, Hansen, ank. Horsens 7./6. — Peter Bom, Jørgensen, ank. Aalborg 14./6.

Sejlskibe.

Ere. Alf, Larsen, ank. Patriksfjord 5./6. — Svip, Jensen, ank. Aalborg 9./6. — Haabet, Rise, ank. Struer 8./6. — Haabet, Petersen, afg. Troon 9./6. til Brest. — Valkyrion, Hansen, ank. Seydisfjord 9./6. — Elsa, Boye, ank. Kjøbenhavn 10./6. — Nanna, Østermann, ank. Reykjavik 10./6. — Vesta, Andersen, ank. West Wemyss 8./6. — Solon ank. Aalborg 9./6. — S. L. Weber, Rasmussen, ank. Leith 8./6. — Aecacia, Jensen, ank. Gelle 10./6. — Alf, Hansen, ank. Frederiksstad 10./6. — Voga, Petersen, ank. Frederiksstad 10./6. — R. Fabricius, Hansen, ank. Oporto 10./6. — Mariane, ank. Kjøbenhavn 10./6. — Merkur, Christensen, afg. Akureiri 10./6. til Kanada. — Skirner, Rasmussen, ank. Miramichi 10./6. — Svanen, Christensen, afg. Troon 10./6. til Brest. — Guldborg, Christensen, afg. Granton 10./6. til Danmark. — Arietis, Andersen, ank. Faaborg 11./6. — Ami, Albertsen, ank. Egersund 11./6. — Fredensborg, Kishv, er ank. Höganäs. — Jørgen, Olesen, ank. Fowey 11./6. — H. H. Petersen Friis, ank. Akureyri 9./6. — Danmark, Andersen, ank. Ronno 12./6. — Argus, Jensen, afg. Poole 8./6. til Miramichi. — Frem, Christoffersen, ank. Brest 13./6. — Ellen Benzou, Christensen, ank. West Wemyss 13./6. — Gloria, Kromann, ank. West Wemyss 13./6. — Svalen, Rosenheck, ank. Porsgrund 10./6. — A. H. Friis, Rasmussen, afg. Klagsvik 11./6. til Haugesund. — Cores, Bager, ank. Tranebjerg 13./6. — Christiano, Petersen, ank. Trawemünde 13./6. — Kirstine, Rasmussen, er ank. Assens. — Hokla ank. Miramichi 12./6. — Yrsa, Hansen, ank. Fredericia 13./6. — Salus, Andersen, afg. Runcorn 12./6. til Westmanahavn. — Nicolino, Hansen, ank. Rudkjøbing 14./6. — Gertrud, Christensen, ank. Kjøbenhavn 14./6.

Svendborg. Rossing, Larsen, ank. Fowey 7./6. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Svendborg 7./6. — Esther, Poulsen, ank. Leith 8./6. — Anna, Fisker, ank. St. Malo 8./6. — Emanuel, Larsen, ank. Reykjavik 9./6. — Olga, Rasmussen, ank. Reykjavik 9./6. — Phoenix, Jørgensen, ank. Leith 10./6. — Newsky, Nielsen, ank. Leith 8./6. — Cornwall, Petersen, ank. Chatton 8./6. — Norden, Olsen, ank. Reykjavik 11./6. — Doris, Kølke, ank. Stege 12./6. — Ellen, Andersen, Langesund 12./6. — Ludvig, Brandt, ank. Frederikshavn 13./6. — Vera, Jensen, ank. Leith 12./6. — Christian, Jørgensen, ank. Reykjavik 12./6. — Marie, Hansen, ank. Leith 12./6.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 17. Juni 1915. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1914 (Fortsat). — Den »mindre Sejlskibsfart» truet. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns uofficielle Borskurs.

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

768. Nicaragua E.-Kyst. Cape Gracias à Dios. Oplysning om Fyr.
(„Notice to Mariners“ Nr. 20/1320. Washington 1915.)
Cape Gracias à Dios Fyr er et hvidt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s. Fyret vises fra et 27 m højt Taarn, der staar c. 155 m fra det gamle Fyr, der blev ødelagt af en Orkan i 1912. Synsvide: 13 Sm. c. 15° 00' N. 83° 10' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/354. København 1915.)
769. Venezuela. Paraguaná. Estanques Pynt W. Braad observeret.
(„Notice to Mariners“ Nr. 486. London 1915.)
Omtrent 6 Sm W. for *Estanques Pynt*, Halvøen *Paraguaná*, er observeret Braad. *Estanques Pynt*: 11° 49' N. 70° 17' W.
770. Brasilien. Rio de Janeiro. Fort de Villegagnon. Lystønde udlagt.
(„Notice to Mariners“ Nr. 481. London 1915.)
Den røde Spidstønde, som laa c. 185 m NE. for *Fort de Villegagnon* Fyr er ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., 22° 54 3/4' S. 43° 09 1/4' W.
- VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.
771. Spanien. Gibraltar Stræde. Kap Tarifa. Fyr midlertidigt forandret.
(„Notice to Mariners“ Nr. 482. London 1915 og „Aviso à los Navegantes“ Nr. 10/234 og Nr. 12/238. Madrid 1915.)
Kap *Tarifa* Fyr er midlertidigt erstattet af et Fyr, der viser hvidt Tre-Lyn hver 12 s., Lyn 0,1 s., Mørke 1,6 s., Lyn 0,4 s., Mørke 7,6 s., i Pejlinger fra 247° gennem 0° til 117° og rødt, fast Lys over *Cabezos Grund*. Det bemærkes, at *Pearl Rock* ligger i Vinklen, som viser hvidt Tre-Lyn. Flammens Højde: 38 m. Synsvide: 16 Sm for hvidt og 8 Sm for rødt Lys. c. 35° 59 3/4' N. 5° 36 3/4' W.
I Begyndelsen af August 1915 skal det midlertidige Fyr ombyttes med et permanent Fyr, der viser hvidt Tre-Blink c. hver 15 s., Blink 0,57 s., Mørke 2,66 s., Blink 0,57 s., Mørke 2,06 s., Blink 0,57 s., Mørke 7,97 s., i Pejlinger fra 247° gennem 0° til 117° og rødt, fast Lys over *Cabezos Grund*. Flammens Højde: 44 m. Synsvide: 18 1/2 Sm. Lysevne: 32 Sm.
772. Frankrig. Orb. Fyr ombyttes.
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 146/766. Paris 1915.)
I Løbet af 1915 nedlægges det hvide, faste Fyr paa Stranden af *Sérignan* og erstattes af et rødt, fast Fyr paa Hovedet af det W.-lige Dige ved Mundingen af *Orb*. Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 7 Sm. 43° 14' 47" N. 3° 17' 49" E.
773. Italien. Oplysninger vedrørende Blokaden af Albanien.
Ifølge Meddelelse fra det kgl. danske Gesandtskab i Rom strækker den af den italienske Regering erklærede Blokade af den albanske Kyst sig fra den 30te Maj 1915 fra 41° 52' N. 19° 22' 40" E. til 40° 09' 36" N. 19° 35' 45" E.
Den Tidfrist, som indrømmes neutrale Skibe til at forlade den blokerede Zone, er fastsat til 10 Dage at regne fra Blokade-Deklarationen.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/708. København 1915.)

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 misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

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

733. Danmark. Store-Bælt. Sprogø W. Oplysning om Vrag.
Vraget af Jagten *Freja* ligger 2,15 Sm 72° (mils. E. 3/4 N.) fra *Nyborg Kirke*. Dybden over Vraget er 7 à 8 m. 55° 19' (21") N. 10° 51' (22") E.
(Kort Nr. 156, 160, 163, 220, 221 og 251. Danske Lods Side 310.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/82. København 1915.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

734. Holland. Zeegat van Brouwershaven. Krammer og Slaak. Afmærkning forandret.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 92/855. 's-Gravenhage 1915.)

I *Krammer* er skot følgende Forandringer. a) Den røde og sorte vandret stribede Kugletønde Nr. 13 med Kegle ligger nu i 4 m Vand paa 51° 38' 57" N. 4° 10' 54" E. b) Spidstønde Nr. 12 er blevet forsynet med en Ballon og ligger nu i 3 m Vand paa 51° 39' 18" N. 4° 10' 44" E. c) Spidstønde Nr. 12 a er inddraget.

I *Slaak* er der ved *Slikken van Ramoirt* udlagt Spidstønde Nr. 2 a i 5,5 m Vand paa 51° 39' 26" N. 4° 08' 39" E.

735. England. Tync. Shields. Tidevandsstrøm. Rettelse til North Sea Pilot, Part III.

(„Notice to Mariners“ Nr. 473. London 1915.)

I „North Sea Pilot, Part III, 1914“ Side 79, Linie 8 f. o. rettes „ingoing and outgoing“ til „outgoing and ingoing“.

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

736. Frankrig. Le Colbart (The Ridge) E. Advarsel.

Ifølge Meddelelse fra den kgl. danske Gesandt i Paris er det fra den 15de Juni 1915 forbundet med Fare at passere mellem *Le Colbart (The Ridge)* og den franske Kyst. N. fra kommende Skibe bør tage Lods eller indhente Instruktioner ved *Calais*. Skibe, som kommer S. fra, maa melde sig i *Boulogne*.
Le Colbart (The Ridge): 50° 53' N. 1° 20' E.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

737. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Point Judith. Harbor of Refuge. West Breakwater. Fyr tændes.
(^aNotice to Mariners" Nr. 20/1307. Washington 1915.)
Omtrent den 1ste Juli 1915 tændes et hvidt Fyr med En-Formarkelser hver 2 s., Lys 1 s., Mørke 1 s., paa S.-Enden af den W.-lige Bølgelyder. 41° 21' 57" N. 71° 30' 55" W.
738. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Tønder midlertidig udlagt.
(^aNotice to Mariners" Nr. 20/1309. Washington 1915.)
1. *Course* hvide Spirtønde 4 er udlagt i e. 9 m Vand paa 40° 52' 25" N. 73° 40' 52" W.
2. *Course* hvide Spirtønde B er udlagt i e. 12 m Vand paa 40° 58' 11" N. 73° 37' 40" W.
Begge Tønder inddrages permanent e. 15de Oktober 1915.
739. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Stony Creek. Skær afmærket.
(^aNotice to Mariners" Nr. 20/1308. Washington 1915.)
Submerged Rock vandret strøbode Spirtønde er udlagt i 5½ m Vand ved et Skær midt i Farvandet. 41° 14' 34" N. 72° 46' 40" W.
740. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Jamaica Bugt. Beach Channel. Lystønde forandret.
(^aNotice to Mariners" Nr. 20/1310. Washington 1915.)
Beach Channel Lystønde er forandret til at vise rødt Lys. I øvrigt uforandret.
Beach Channel: e. 40° 35' N. 73° 51' W.
741. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Absecon Inlet. Vrag borttaget.
(^aNotice to Mariners" Nr. 20/1312. Washington 1915.)
Vraget af Kulprammen, som sank i Nærheden af *Absecon Inlet*, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 39° 21' 38" N. 74° 20' 05" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1497. København 1914.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

742. Østerrig-Ungarn. Miner udlagte.
Ifølge Meddelelse til Marineministeriet er Sejladsen i *østerrig-ungarnske* Kystfarvande farlig paa Grund af Miner. Det farlige Område strækker sig overalt til en Afstand af 10 Sm og for *Isstriens* Vedkommende til en Afstand af 15 Sm fra Kysten. Bestemmelserne om at Sikke, bestemte til *østerrig-ungarnske* Havne, først skal anløbe en af Havnene *Gravosa*, *Triest* eller *Fiume*, er annullerede.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 45/1720. København 1914.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

743. England. Kendsingsflag for King's Harbour Masters.
(^aNotice to Mariners" Nr. 489. London 1915.)
1. En „King's Harbour Master“ eller en under denne hørende Embedsmand skal i Stevnen af deres Fartøjer føre et Unionsflag med en hvid Kant og i Midten af Flaget en Krone oven over Bogstaverne K. H. M., naar de sejler i Embeds Medfør.
2. En „King's Harbour Master“ findes i følgende Havne:
a) I *United Kingdom*: *Pembroke*, *Plymouth*, *Deronport*, *Portland*, *Portsmouth*, *Dover*, *Sheerness*, *Chatham*, *Rosyth*, *Cromarty*, *Queenstown* og *Berhaven*.
b) Uden for *United Kingdom*: *Bermuda*, *Gibraltar*, *Malta* og *Ver-hi-ree*.

760. Rusland. Hvide Hav. Divina Floden. Archangelsk. Dybde.
Ifølge Meddelelse fra det kgl. danske Konsulat i *Archangelsk* er *Divina* ved Højvande passabel for Skibe med 7,0 m Dybgaende, naar Bugserbaad benyttes, og for Skibe med 6,5 m Dybgaende, naar Bugserbaad ikke benyttes. *Archangelsk*: 64° 30' N. 40° 40' E.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

761. Frankrig. Gironde. Talais. Fyrskib atter udlagt.
(^aAvis aux Navigateurs" Nr. 146/765. Paris 1915.)
Talais Fyrskib er atter udlagt, og den midlertidige Lystønde er inddraget. 45° 30' 42" N. 0° 59' 30" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/734. København 1915.)
762. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Wintthrop. Fyr tændt. Banke nedlagt.
(^aNotice to Mariners" Nr. 21/1394. Washington 1915.)
Wintthrop hvide Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 1 s., Lyn 0,2 s., Mørke 0,8 s., er tændt. Det viser fra en Due d'Albe i 1½ m Vand ved Indløbet til den gravede Kanal, 23° (misv. W. t. S. 7/8 S.) fra *Wintthrop Head* Taarn og 319½° (misv. NW. t. N. 7/8 N.) fra *Deer Island* Fyr. *Wintthrop* Banke er nedlagt. *Deer Island* Fyr: 42° 20' 24" N. 70° 57' 18" W.
763. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sund. Hedde Fence Fyrskib. Undervands-Taagesignal ophørt.
(^aNotice to Mariners" Nr. 21/1397. Washington 1915.)
Hedde Fence Fyrskib giver ikke mere Taagesignal med Undervandsklokke. 41° 28' 19" N. 70° 29' 03" W.
764. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Floden. Schuylkill River. Ledefyr forandret.
(^aNotice to Mariners" Nr. 21/1401. Washington 1915.)
Schuylkill River Ledefyr er forandrede til at vise rødt, fast Lys. Bagfyret: 39° 53' 26" N. 75° 11' 33" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1478. København 1915.)
765. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Pungoteague Creek. Sømærke inddraget.
(^aNotice to Mariners" Nr. 19/1238. Washington 1915.)
South Marsh Island Shoal Outer Point Tønde 1 er inddraget. 37° 39' 55" N. 75° 53' 45" W.
766. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Potomac Floden. Lystønde udlagt.
(^aNotice to Mariners" Nr. 21/1402. Washington 1915.)
En nylyg udlagt vandret strøbod Tønde paa Skydepladsen i Indløbet til *Potomac* Floden er ombyttet med Lystønde 5 4, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., 38° 02' 19" N. 76° 26' 31" W.
767. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Cape Fear Floden. New Channel forfyr. Bilyr tændt.
(^aNotice to Mariners" Nr. 21/1403. Washington 1915.)
Bag Lanternen til *New Channel* Forfyr er tændt et Bilyr, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., Fyret er synligt hele Horisonten rundt, undtagen i *New*

(„Underrättelser for sjöfarande“ Nr. 23/432. Stockholm 1915.)

Ved *Klagshamn* skal tændes 2 Ledelyr, der er overet i Pejling 77°. Baglyret skal vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 3 s., Lys 2 s., Mørke 1 s., FlamningsHøjde: 15 m. Forlyret skal vise hvidt Et-Lyn hver 1 s., Flamnings Højde: 9 m. Det nuværende Havnefyrbibeholdes uforandret. *Klagshamn*: 55° 31' 1/4" N. 12° 53' 1/2" E. (Kort Nr. 156, 160, 210 og 249. Danske Lods Side 317.)

752. Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Marstal. Vene-Grund SE. Somrækkes Beliggenhed.

Vageren *Vene-Grund SE*. ligger 2,15 Sm 54° (mislv. NE t. E. 5/8 E.) fra *Marstal* 54° 52' (33") N. 10° 34' (16") E. (Kort Nr. 157, 221, 238, 241, 243 og 251. Danske Lods Side 605. Søm.-Fort. Side 67.) (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25/683. København 1915.)

753. Danmark. Smaalands-Farvandet. Kirkegrund. Klokketønde atter udlagt. *Kirkegrund* Klokketønde er udlagt og Vintersomrækket inddraget. 55° 06' (12") N. 11° 23' (12") E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 68/2254. København 1914.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

754. Danmark. Kattegat. Tunø S. Somrække udlægges.

I Løbet af Somren 1915 vil der til Brug for Statsbanernes Skibe blive udlagt en Vager med stribet Stage og Ballon i Farvandet mellem *Tunø* Landgrund og *Kirkegrund*, omtrent 1 1/4 Sm SW. for *Tunø* Fyr. 55° 56' 10" N. 10° 25' 15" E. (Kort Nr. 156, 160, 211, 227 og 252. Danske Lods Side 188. Søm.-Fort. Side 31.)

755. Sverrig. Kattegat. Nidingen—Vinga. Skydning.

Ifølge Meddelelse fra det danske Konsulat i *Göteborg* vil den svenske Flaade i Juni og Juli d. A. afholde Skarpskydningsøvelser mellem *Nidingen* og *Vinga*. De skydende Fartøjer fører rødt Flag eller rød Lanterne. Fra Sikkerhedsposter paa Land vises rødt Flag. Skibe anmodes om ikke at komme i Nærheden af Skydelinien. *Nidingen*: 57° 18' 1/4" N. 11° 54' 1/4" E. *Vinga*: 57° 38' N. 11° 36' 1/4" E.

756. Sverrig. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Buskär Fyr. Rettelse.

(„Underrättelser for sjöfarande“ Nr. 23/431. Stockholm 1915.)

Buskär Fyr viser hvidt Tre-Lyn hver 10 s., i Pejlinger fra 236° gennem 0° til 84°. 57° 38' 17" N. 11° 40' 40" E.

(Danske Lods Side 245.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/713. København 1915.)

757. Danmark. Limfjorden. Livø-Brodning. Livø. Livtap. Oplysning om Somrække.

Den hvide Stage med Halmvisk, *Livlap*, ved SE.-Spidsen af Grunden, som skylder sig ud fra *Livø*, er ombyttet med et større Somrække af samme Udseende. 56° 51' 1/2" N. 9° 09' 3" E.

(Søm.-Fort. Side 50.)

758. Sverrig. Skagerrak. Vattenholmen. Fyr forandres.

(„Underrättelser for sjöfarande“ Nr. 23/430. Stockholm 1915.)

Samtidigt med, at *Vattenholmen* Fyr forandres til at vise To-Lyn hver 6 s., vil det blive forandret saaledes, at Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra c. 337° til 5°;
2. hvidt i — — 5° — 13°;
3. rødt i — — 13° — c. 18°.

58° 52' 38" N. 11° 06' 28" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/717. København 1915.)

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

759. Nordsøen. Maas Fyrskib W. Vrag rapporteret.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 95/882. S-Gravenhage 1915.)

Et Vrag med to Master over Vandet er observeret paa 52° 04' N. 3° 30' E.

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 *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 bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

744. Sverrig E.-Kyst. Midlertidig Afmærkning.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 22/414. Stockholm 1915.)

Saa snart som muligt vil der inden for 3 Somilgrønson paa svensk Territorium midlertidigt blive udlagt følgende Vagere paa Strækningerne 1) *Luleå—Oregrund*, 2) *Svartklubben—Arholma* og 3) *Landsort—Ölands Norra Udde*:

A. I Bottenvåken.

- 1) En rød Vager med 1 nedadvendt Kost over 1 Ballon paa c. 65° 17' 00" N. 22° 06' 10" E., Vest for Grunden *Borgsten*. 2) En sort Vager med 1 Ballon og hvidt Bælte paa c. 65° 15' 20" N. 22° 05' 30" E., Nordøst for en 6,2 m Grund. 3) En stor Stage paa 65° 13' 12" N. 22° 04' 30" E., Øst for en 4,5 m Grund. 4) En rød Vager med 1 Ballon over 1 nedadvendt Kost paa c. 65° 12' 42" N. 22° 04' 30" E., Nordvest for en 7,5 m Grund. 5) En sort Vager med 1 Ballon og hvidt Bælte paa c. 65° 11' 00" N. 22° 03' 25" E., Øst for Grunden *S. Klackgrund*. 6) En stor Stage paa c. 65° 08' 10" N. 22° 00' 20" E., Nordøst for en 9,5 m Grund. 7) En sort Vager med 1 Ballon og hvidt Bælte paa c. 65° 06' 28" N. 21° 58' 10" E., Øst for en 6,2 m Grund. 8) En stor Stage med 1 nedadvendt Kost paa c. 65° 06' 06" N. 21° 57' 10" E., Øst for en 8,5 m Grund. 9) En stor Stage paa c. 65° 06' 06" N. 21° 57' 10" E., Øst for en 8,5 m Grund. 10) En stor Stage med 1 nedadvendt Kost paa c. 65° 05' 40" N. 21° 57' 00" E. 11) En stor Stage paa c. 65° 05' 40" N. 21° 56' 00" E., Øst for en 8,5 m Grund. 12) En rød Vager med 1 nedadvendt Kost over 2 Balloner paa c. 65° 02' 15" N. 21° 39' 45" E., Vest for Grunden *Finngrund*. 13) En sort Vager med 3 Balloner og hvidt Bælte paa c. 64° 59' 23" N. 21° 34' 20" E., Øst for Grunden *Lundbergsknös*. 14) En stor Stage paa c. 64° 58' 20" N. 21° 31' 40" E., Øst for Grunden *Flaggrund*. 15) En sort Vager med 1 Ballon og hvidt Bælte paa c. 64° 48' 45" N. 21° 19' 30" E., Sydøst for en 8 m Grund. 16) En stor Stage paa c. 64° 41' 20" N. 21° 24' 30" E., Øst for en 9 m Grund. 17) En stor Stage med 1 nedadvendt Kost paa c. 64° 41' 14" N. 21° 25' 00" E., Vest for Grunden *Karriusgrund*. 18) En stor Stage med 1 nedadvendt Kost paa c. 64° 38' 28" N. 21° 25' 00" E., Vest for en 9 m Grund. 19) En sort Vager med 3 Balloner og hvidt Bælte paa c. 64° 36' 54" N. 21° 33' 40" E., Øst for en 7,2 m Grund. 20) En stor Stage paa c. 64° 35' 45" N. 21° 34' 30" E., Øst for en 7,2 m Grund. 21) En sort Vager med 1 Ballon og hvidt Bælte paa c. 64° 22' 28" N. 21° 37' 13" E., Sydøst for Grunden *Grusbotten*. 22) En rød Vager med 1 nedadvendt Kost over 1 Ballon paa c. 64° 13' 22" N. 21° 18' 00" E., Vest for Grunden *Reveljen*. 23) En sort Vager med 2 Balloner og hvidt Bælte paa c. 64° 08' 30" N. 21° 07' 50" E., Øst for Grunden *Gralkullen*.

- 1) En stor Stage paa c. 63° 42' 21" N. 20° 40' 30" E., Øst for en 10 m Grund.
- 2) En stor Stage med 1 nedadvendt Kost paa c. 63° 40' 38" N. 20° 35' 30" E., Nordvest for Grunden *Väntansgrund*. 3) En sort Vager med 1 Ballon og hvidt Bælte paa c. 63° 37' 30" N. 20° 28' 40" E., Øst for Grunden *Springaren*. 4) En stor Stage paa c. 63° 35' 55" N. 20° 25' 35" E., Øst for en 8,5 m Grund. 5) En stor Stage med 1 nedadvendt Kost paa c. 63° 35' 34" N. 20° 22' 13" E., Nordvest for en 7,2 m Grund. 6) En sort Vager med 2 Balloner og hvidt Bælte paa c. 63° 35' 18" N. 20° 06' 18" E., Øst for Grunden *Ustern*. 7) En stor Stage med 1 nedadvendt Kost paa c. 63° 24' 43" N. 19° 52' 46" E., Nordvest for en 8,5 m Grund. 8) En stor Stage paa c. 63° 23' 30" N. 19° 28' 10" E., Sydøst for Grunden *Jonansgrund*. 9) En sort Vager med 1 Ballon og hvidt Bælte paa c. 63° 23' 08" N. 19° 20' 00" E., Sydøst for en 9 m Grund. 10) En stor Stage med 1 nedadvendt Kost paa c. 63° 22' 50" N. 19° 22' 15" E. 11) En sort Stage paa c. 63° 20' 46" N. 19° 19' 15" E., Øst for Grunden *Gammelgrund*. 12) En sort Vager med 1 Ballon og hvidt Bælte paa c. 62° 58' 38" N. 18° 42' 05" E., Øst for Grunden *Storgrund*. 13) En sort Vager med 1 Ballon og hvidt Bælte paa c. 62° 51' 32" N. 18° 29' 25" E., uden for *Högboleden*. 14) En sort Vager med 2 Balloner og hvidt Bælte paa c. 62° 17' 10" N. 17° 37' 25" E., Øst for en 8 m Grund. 15) En sort Vager med 2 Balloner og hvidt Bælte paa c. 62° 01' 26" N. 17° 34' 40" E., Øst for en 5,4 m Grund. 16) En sort Vager med 1 Ballon og hvidt Bælte paa c. 61° 58' 03" N. 17° 34' 47" E., Øst for en 5,4 m Grund. 17) En sort Vager med 1 Ballon og hvidt Bælte paa c. 61° 31' 02" N. 17° 25' 30" E., Øst for en 8,5 m Grund. 18) En rød Vager med 1 nedadvendt Kost over 1 Ballon paa c. 61° 28' 43" N. 17° 16' 44" E., Vest for en 17 m Grund. 19) En sort Vager med 2 Balloner og hvidt Bælte paa c. 61° 26' 12" N. 17° 18' 05" E., Øst for en 10 m Grund. 20) Den sorte Vager med 1 Ballon og hvidt Bælte paa 61° 20' 50" N. 17° 22' 00" E., ved *Presgrundet*, flyttes midlertidig til 61° 21' 18" N. 17° 22' 10" E. 21) En sort Vager med 3 Balloner og hvidt Bælte paa c. 60° 55' 55" N. 17° 19' 10" E., Øst for en 6,5 m Grund. 22) En stor Stage paa c. 61° 53' 30" N. 17° 20' 30" E., uden for *Lysesken*. 23) En stor Stage med 1 nedadvendt Kost paa c. 60° 44' 10" N. 17° 35' 10" E., Vest for en 6,5 m Grund. 24) En stor Stage paa c. 60° 38' 43" N. 17° 42' 35" E., uden for *Sydephall*. 25) En rød Vager med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa c. 60° 37' 52" N. 17° 48' 18" E., Syd for en 8 m Grund. 26) En stor Stage paa c. 60° 38' 13" N. 17° 51' 16" E., Nordøst for en 8 m Grund.

C. I Öregrundsgrepen.

- 1) En stor Stage paa c. 60° 34' 26" N. 18° 08' 35" E., Øst for en 6,7 m Grund.
- 2) En stor Stage med 1 nedadvendt Kost paa c. 60° 30' 25" N. 18° 13' 15" E., Vest for en 7,6 m Grund.

D. I Alandskav.

- 1) En sort Vager med 1 Ballon og hvidt Bælte paa c. 59° 59' 00" N. 18° 56' 50" E.

E. I Norrköpingsbukten.

- 1) En rød Vager med 1 nedadvendt Kost over 1 Ballon paa c. 58° 43' 07" N. 17° 44' 45" E., Vest for Grunden *Jacobersgrund*. 2) En stor Stage med 1 nedadvendt Kost paa c. 58° 42' 35" N. 17° 43' 45" E., Vest for en 7 m Grund. 3) En sort Vager med 2 Balloner og hvidt Bælte paa c. 58° 42' 31" N. 17° 42' 42" E., Øst for en 9 m Grund. 4) En sort Vager med 1 Ballon og hvidt Bælte paa c. 58° 39' 43" N. 17° 40' 00" E., Øst for Grunden *Långgrund*. 5) En stor Stage paa c. 58° 33' 04" N. 17° 18' 52" E., Sydøst for en 8 m Grund. 6) En sort Vager med 1 Ballon og hvidt Bælte paa c. 58° 29' 32" N. 17° 13' 00" E., Øst for en 5,5 m Grund. 7) En stor Stage paa c. 58° 29' 10" N. 17° 12' 18" E., Øst for en 11 m Grund. 8) En stor Stage med 1 nedadvendt Kost paa c. 58° 29' 07" N. 17° 13' 13" E., Vest for en 4 m Grund. 9) En sort Vager med 2 Balloner og hvidt Bælte paa c. 58° 23' 50" N. 17° 10' 35" E., Øst for en 9 m Grund. 10) En stor Stage paa c. 58° 19' 54" N. 17° 11' 10" E., Øst for en 10 m Grund.

F. Ved Smealandskysten.

- 1) En sort Vager med 1 Ballon og hvidt Bælte paa c. 58° 07' 41" N. 17° 02' 00" E., Øst for Grunden *Ljusgrund*. 2) En stor Stage paa c. 58° 06' 02" N. 16° 57' 12" E., Øst for en 5,3 m Grund. 3) En sort Vager med 1 Ballon og hvidt Bælte paa c. 57° 59' 08" N. 16° 55' 30" E., Øst for Grunden *Imerygrund*. 4) En sort Vager med 1 Ballon og hvidt Bælte paa c. 57° 46' 28" N. 16° 53' 10" E., Øst for Grunden *Långgrund*. 5) En

- 6) En rød Vager med 1 nedadvendt Kost over 1 Ballon paa c. 57° 22' 53" N. 16° 45' 15" E., Nordvest for Grunden *Knullarne*. 7) En stor Stage med 1 nedadvendt Kost paa c. 57° 21' 37" N. 16° 43' 18" E., Vest for en 7 m Grund.

745. Sverrig. Norrköpingsbukten. Grässkären. Fyr forandres.

- (¹⁾ Underrettelser for sjöfarande" Nr. 23/424. Stockholm 1915.)
I Løbet af 1915 skal *Grässkären* Fyr, der viser To-Lyn hver 6 s., forandres saaledes, at Lyset bliver:

1. grønt i Pejlinger fra c. 242°	til c. 263°.
2. hvidt i —	c. 263° - c. 268°.
3. rødt i —	c. 268° - c. 285°.
4. grønt i —	c. 285° - c. 301°.
5. hvidt i —	c. 301° - c. 981/2°.
6. rødt i —	c. 981/2° - c. 131°.

Flammens Højde: 13 m. 58° 37' 07" N. 17° 14' 26" E.

746. Sverrig. Furusund—Dalarn—Stockholm Skærgaard. Oplysning om Fyr.

- (¹⁾ Underrettelser for sjöfarande" Nr. 23/421. Stockholm 1915.)
I 1915 vil nedennævnte Fyr tilhøre være tændt i Tidsrummet 6te Juni—6te Juli: *Furusund, Valan, Värkel Norra, Värkel Södra, Stabovude, Nykærnsjöarne, Ekören, Lerriksudde, Brödslycke, Lindalen, Sandösgåga, Gämsöport, Kaljö, Gålholmen, Klöbholmen, Yaluamarsklubben, Långholmen, Koljen, Grönö Udde, Östra Stendorren, Fjändhällan og Dalarn*.

747. Sverrig. Norrköping Skærgaard. Sømærke indtaget.

- (¹⁾ Underrettelser for sjöfarande" Nr. 23/423. Stockholm 1915.)
Prikken paa 58° 39' 08" N. 17° 07' 14" E., Nordøst for *Femörelund* indtages uden nærmere Bekendtgørelse.

748. Sverrig. Södermanland Skærgaard. Häfvinge—Älögården. Fyr tændes.

- (¹⁾ Underrettelser for sjöfarande" Nr. 23/422. Stockholm 1915.)
I Løbet af 1915 tændes følgende Fyr:

- I. Paa *Trubåden* et hvidt, rødt og grønt Lynfy, der viser Tre-Lyn hver 9 s. Lyset er hvidt i Pejlinger fra 85° til 97° og fra 299° til 304°. 58° 41' 30" N. 17° 16' 07" E.

- II. Paa *Norra Mäsklubben* et hvidt, rødt og grønt Lynfy, der viser Et-Lyn hver 3 s. Lyset er hvidt i Pejlinger fra 276° til 283°. 58° 40' 14" N. 17° 17' 00" E.

- III. Paa *Lillhammarsgrund* et hvidt, rødt og grønt Lynfy, der viser Et-Lyn hver 3 s. Lyset er hvidt i Pejlinger fra 115° til 121°. 58° 39' 47" N. 17° 20' 18" E.

Ved saarlige Fyr begrænses de ovennævnte Lysvinkler af røde Lysvinkler paa Bagbords Side og grønne Lysvinkler paa Styrbords Side, naar man holder ind imod Fyrene.
(Kort Nr. 205.)

749. Sverrig. Öregrund Skærgaard. Midlertidig Afmærkning.

- (¹⁾ Underrettelser for sjöfarande" Nr. 22/412. Stockholm 1915.)
I Farvandet mellem *Öregrund* og *Sværklubben* er midlertidig udlagt følgende Sømærker: a) En Stage med Kost paa 60° 20' 31" N. 18° 27' 53" E., Vest for en 7,1 m Grund. b) En Stage paa 60° 19' 51" N. 18° 29' 17" E., Nordøst for en 7,1 m Grund. c) En Stage paa 60° 17' 55" N. 18° 33' 26" E., Nordøst for en 6,7 m Grund.

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

750. Danmark. Sundet. Dragør. Dragør-Fort. Midlertidigt Fyr slukket.

- I den nærmeste Fremtid vil det midlertidige grønne Fyr med Formærkelser, som brændes paa Enden af Broen fra SE.-Hjørnet af Fortet ved *Dragør*, blive slukket uden nærmere Bekendtgørelse. 55° 35' (20") N. 12° 41' (22") E.
(Kort Nr. 156, 160, 210, 249 og 250. Danske Lods Side 298 og 301. Fyr-Fort. Nr. 255.)

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 Fode) 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. 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 -	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-Løseklub.	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, 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.		Køhalingsplads, 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, Køhalingsplads. 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 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 Fyrlynier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørages af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespo-ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Tolboden.
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 besørages af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor rundt hele Havnen, gode Oplagspladser. Patent Ophalingsbedding til Skibe af indtil ca. 450 Tons. Egenvægt, Vognlængde 34,52 m (110 Fod). Dybde over forreste Køl-blok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibisbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibsmedie. 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 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 & 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 7,3 m.	Skibeafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 98 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 besørages af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri, Reparation paa Jern og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 114 og 104 m c. 4,7 og 4,1 m Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 20 Fod 6,3 m 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 besørages af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibabyggeri og Kølhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnsbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{2}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkepenge For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebeta-les dog efter vissennærme-re Regler for Varer, der in-den 3 Maane-der efter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales ef-ter Skibets Dybga-ende, Drægtighed og den Distance, der lod-ses, og ere meget mo-derate. Der er Som-mer- og Vintertakst. Bugsering af Damp-skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Di-stance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø. Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Mini-steriet ap-proberede Takster, I Toldhavnen efter nærmere Overens-komst med vedkommen-de Arbejder-formand (Ste-vedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons, Op-halingsbeddinger, 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.	Svajebassin, 137 m bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jernbanespor langs begge 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 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.	Ballaatafgift til Havnen 3 Øre pr. Ton. Ballast 1 Kr. pr. Ton. Vand fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Stalskibsbyggeri og Reparatonsværft, mange Kølhalerpladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalingsbeddinger, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masnedsund	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 Østerseen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballaatafgift 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. Havne-pladsen er belyst. Jernbanespor langs den største Del af Bolværkerne.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stort ny Havnebeje, 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 ufor-nøden.	Ballaatafgift 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 Havne-plads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nakskov.	Indtil Slot 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværksøjde 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. Kølhalingsplads, 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 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, 68' bred foroven, 96' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 93' i Vandlinien, 90' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 $\frac{1}{4}$ ' alt eng. Maal.
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.	Bugeerdamper uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
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. Bolværksøjden 6—6 $\frac{1}{4}$ 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. Lodsen 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, Kølhalingsplads.
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 Taket. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 160 Ton. Maskinværksted og Skibsmedie.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Seen 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.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor 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, Kølhalingsplads og Reparationsværksted findes.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 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 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, Ophalerbedding 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 1/2 & 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.	Udtøres 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 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, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.
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 & 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 besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Ton kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhalles. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

Kjøbenhavns
uofficielle Børskurs d. 16. Juni 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Førene Dampskibs-Selskab	144 ¹ / ₄ - 144 ³ / ₄	143 ¹ / ₂	143 ³ / ₄
Danmark	164 - 165	165 ¹ / ₄	166
Norden	168	168 ¹ / ₂	169
Carl		185 ¹ / ₄	187 ¹ / ₄
Dannebrog	225 ³ / ₄ - 226 ³ / ₄	226 ³ / ₄	227
Skjold	165 - 164 ³ / ₄	164 ³ / ₄	165
Urania			
Dampsk. af 1896	203 - 204 ¹ / ₄	204	204 ¹ / ₂
Hejmdal		183 ³ / ₄	184 ¹ / ₂
Gorm	196	193 ³ / ₄	198 ¹ / ₂
Neptun	204	203 ³ / ₄	204
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	113 - 112 ¹ / ₂	112 ¹ / ₂	112 ³ / ₄
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.			
3 ¹ / ₂ uops. Stats.			
3 ¹ / ₂ Husejer Kreditk. l. Afd. l. S.			
3 ¹ / ₂ Kbhvn. Kreditf.			
4 ⁰ / ₁₀₀ - 2. Serie..			
4 ⁰ / ₁₀₀ - 1. " "			
4 ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf.			
4 ⁰ / ₁₀₀ - 7. " "			
3 ¹ / ₂ Landkreditk.			
3 ¹ / ₂ Landkreditk.			

	Gjort til	Køber	Sælger
Aktier.			
Nationalbank	152 ³ / ₄	152 ¹ / ₂	153
Privatbank		107 ¹ / ₂	107 ³ / ₄
Landmandsbank	125 ³ / ₄	125 ³ / ₄	126
Handelsbank		142	143 ³ / ₄
Kbhvn.s Laane- og Diskontobank		93	93 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	284 ¹ / ₂ - 284 ³ / ₄	285 ¹ / ₂	285 ¹ / ₂
Burm. & Wain	111 ¹ / ₂ - 111	110 ¹ / ₂	111
Bryggeri Aktier	155 ¹ / ₂ - 156 ¹ / ₂	155 ¹ / ₂	156
Helsingørs Jærnsk.			

Vekselkurser d. 16. Juni 1915.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	77.70	
London	18.10	
Paris	70.00	
Amsterdam	152.25	
Wien	58.50	

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

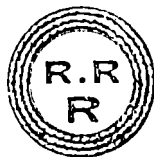
Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltouge

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 ships.“
Faaes i København fra de næstlste Farnalgers Lokaler og hos Blanketforlægers Eftlg.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.
Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekapl.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.

Bundfarver

for Træ- og Jærnskibe.

Telefon 97.

Telegramadr.: „Neptun“.

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 1158, 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: 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.
Itegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 1. 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: 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 266 og 10766



NORSKE LLOYD

Kristiania

Sø-, Vare-, Breakdown-

og Ansvarsforsikring.

Genforsikring Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 5 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

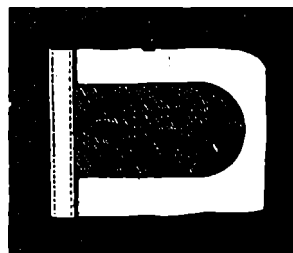
Telegr.-Adr.: „REASSURANCE“

Forsikringsaktieselskabet „National“

København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdi-
forsikringer, til billige, faste Præmier

Hovedkontor: Nørrevaldgade 15
Telefon 7565. Telegram-Adr.: „Nation“.



OLSKIND

Bedste Olieøj

Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

Motorbaad til Salg.

Motorbaad „Haabet“, 9,48 Nettoregisteretons, laster 30 tons
dw og forsynet med en 10 H. K. Horsens Motor er billig til
Salg, naar Handelen kan ske snarest. Nærmere anviser
Skipper M. Hansen, Sømandsstiftelsen, Nykøbing Falster.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Oscar Rolf, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

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

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

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 Eft.) 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.

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. —

LANDMANDSBANKEN

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

Hecksher & Søns Eftf.

Grundlagt 1797.
Edsvorne Skibsmæglere.

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 & Bentin's Eftf.

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.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

I. P. Carstensen, Skibs- og Baadebyggeri,

KORSØR (etabl. 1872)

anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og
Chr. Schjerbecks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonvæk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klaeses
Skibaproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søsager).

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901.
(6886.

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

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs

Patent Bundfarver
og Patent Møntie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og
solidt.

J. Bindsløv, Vesteragaade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

ZOOB. HAVE

i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

Telefon 5430. **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Fragte“.

Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl-
og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERGADE 2.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREKVIPIERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvævede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibaprovianteringsforretning,
Telt. 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.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkriстенсен

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“.

Prøvegang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift - Solid - Driftssikker.

5-100
HK

A/s „VØLUND“.
Blegdamsvej 32. København N.

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
20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.
Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTS PRIS.

Første Side 1r. 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.
sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

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).

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværksarbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,

Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y - Taga 136 x.

A. WILSON, Koppersmedie

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.

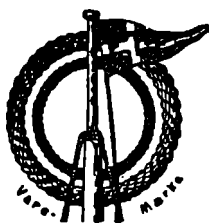
Adelgade 79. København K.

Telef. Central 8556

Hill-Madsen[®]

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

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



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

late Klassees Skræderi og Herreekviperling.

Alt garanteret smuk Pasning og late Klassees Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

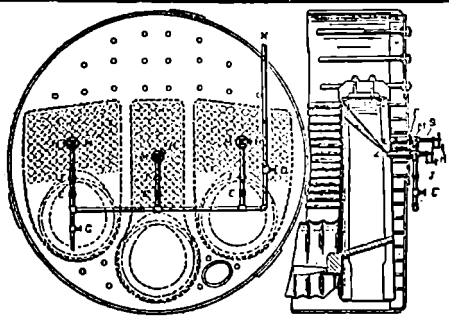
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 25.

Kjøbenhavn, Torsdag den 24. Juni 1913.

22. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den højest Del af Kedlen. Renser Rør, Pløder og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at anlægge Røgkammerdørene, hvorved undgås kolde Luftstrømninger. Sæden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower fæn 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.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER.
1403 — 1405
3063 — 3073

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

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.

Compositioner

Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/S DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)



Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum

Telefon 5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

Nic. Heimbürger Skibsmægler

Petrograd. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let, blødt og klæbefrit, for Sejl- 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 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.

BOLINDER-MOTOREN.

Uddrag af Motorleverancer:

Motorskonnert „Kvik“, tilh. Skibsr. Knakkegaard, 570 Tons D. W. 120 H. K. Bolinder M.

— „Morten Jensen“ tilh. Skibsr. Knakkegaard, 510 Tons D. W. 160 H. K. Bolinder M.

— „Jens Riis“, tilh. Skibsr. Knakkegaard, 200 Tons D. W. 80 H. K. Bolinder M.

— „Hj. Sørensen“, tilh. Skibsr. Knakkegaard, 775 Tons D. W. 240 H. K. Bolinder M.

Motorskib „Turisten“, tilh. D/S Turisten, Passagerskib, 120 H. K. Bolinder M.

— Under Bygning for D/S Rødby Havn, 250 Tons D. W. 120 H. K. Bolinder M.

— Under Bygning for D/S Rødby Havn, 250 Tons D. W. 120 H. K. Bolinder M.

— Under Bygning for Østasiatisk Komp. A/S, 700 Tons D. W. 320 H. K. Bolinder M.

— Under Bygning for Østasiatisk Komp. A/S, 700 Tons D. W. 320 H. K. Bolinder M.

Leveret og installeret af:
N. C. Breit & Co.,
København.

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“.

A. Formann & Co.'s Konserves

— ere de bedste og mest holdbare. —

Vi fremhæve vor prisbelønnede
Blodbudding & Leverpostej. Kædkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
Bunker-
depot.

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT
Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.

ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

C. K. HANSEN.

KØBENHAVN.

∴ DAMPSKIBSRHEDER ∴

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.

BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dampskibsselskaberne

VULCAN og MERCUR

Telefon 5459. Telegramadresse: „Canus“.

Korresponderende:

Reder N. P. Nielsen,

Herluf Trollesgade 28.

A. O. ANDERSEN & Co.

Copenhagen & Christiania.

Telegr.: Pacao { Copenhagen. Teleph. { 5836 Copenhagen.
Christiania. { 19369 Christiania.

STEAMSHIPOWNERS-AGENTS

Chartering - Clearance - Average.

„UTRECHT“

Maskin- og Skibsbyggerier,

ved Ingeniør Andr. Vang, Hellerup,

Generalrepræsentant

for Skandinavien og Rusland.

Damp- og Seilskibe.

Forbindelse søkes med redere og salgsbureauer for kjøp og salg av skibe.

Norsk Skibssalgsbureau,
Fredriksstad, Norge.

(H. O. 583.)

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSEINGØR.

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

Wiese & Co.,

Lissabon.

Skibsmæglere & Saltexportører.

Bunker Kul.

Billigste Priser.

(Største flydende Kullager).

Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).

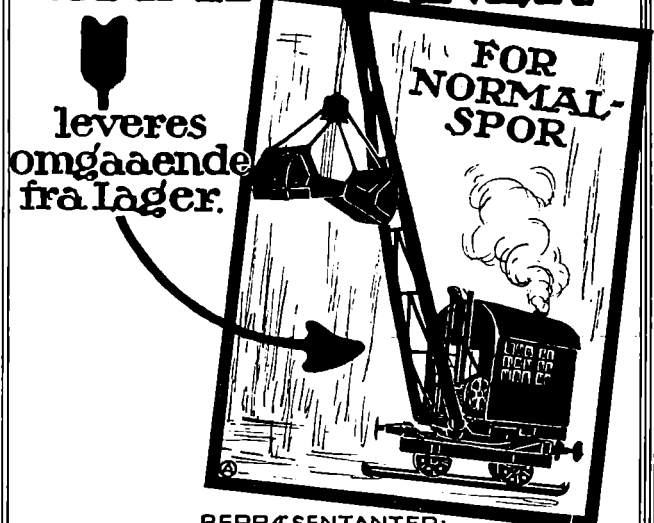
Motorfartyg till Salu.

M. F. »Karl«, cirka 230 d. w., 10½ fot, bygd 1910 av ek & furu, 83 netto reg., ett stort lastrum, 2 stora luckor, 1 ångvinsch med donkey panna, 35 h. k. Lysekielmotor, fart ca. 4½, å 5 knop på moderat bränsleåtgång, förstklassigt skick, till salu billigt. Terms kunna i nödfall ordnas. Närmare meddela A. B. Sandström, Stranne & Co., Göteborg. Telegradr.: „Sandis“.

Motorbaad til Salg.

Motorbaad „Haabet“, 9,48 Nettoregistertons, laster 30 tons dw og forsynet med en 10 H. K. Horsens Motor er billig til Salg, naar Handelen kan ske snarest. Nærmere anviser Skipper M. Hansen, Sømandsstiftelsen, Nykøbing Falster.

**DEMAG
DAMPKRANER**



REPRÆSENTANTER:

EDWARDS & RASMUSSEN

INGENIØRER

KØBENHAVN B, VESTERGADÉ 3.

DEUTSCHE

MASCHINENFABRIK AG

DUISBURG

Kjøbenhavn, den 24. Juni 1915.

Den 10. December f. A. blev Damperne »Sara«, tilhørende Dampskibsselskabet Torm, og »Alfred Hage«, tilhørende Svendsen & Christensen, tillige med flere norske Skibe ved Dom afsagt af Priseretten i Kiel tillige med deres Ladninger erklæret for gode Priser og hjemfaldne til Konfiskation. Denne Dom vakte i sin Tid en pinlig Opsigt, da den maatte forekomme at være et Brud paa givne Erklæringer og i Modstrid med alle Deklarationer og Konventioner, saameget mere som selv den tyske Rigskommissær, som fungerede ved Retshandlingen, havde indstillet til Priseretten, at saavel Skibe som Ladningerne burde frigives. Sagerne blev imidlertid appelleret til Overpriseretten i Berlin. Denne har nu den 17 ds. frigivet de to danske Dampere tillige med deres Ladninger og flere af de norske Skibe. Rederiernes Interesser har under disse Priseretssager været varetaget af »Nordisk Skibsrederforening«, fra hvis energiske Bestyrer, Hr. Jantzen, den norske Krigsforsikring den 18. ds. har modtaget følgende to Telegrammer fra Berlin:

»Damperne »Havdø«, »Vigdis« og »Hansa« med Ladning er blevet frigivet, men Erstatningskravene er afvist. Vil senere telegrafere om »Gefion« og »Primula«. »Sara« og »Alfred Hage« med Ladning er i Gaar frigivet.«

»Dampere »Gefion« med Ladning er frigivet, da Ladningen ikke betragtedes som Kontrabande. Rederiet vil ogsaa faa Erstatning, som senere vil blive fastsat af Priseretten.«

Det er med megen Tilfredshed og med den største Paaskønnelse af Hr. Jantzens og de sammen med ham virkende tyske Advokaters Ihærdighed og Dygtighed, at Efterretningen om denne Afgørelse modtages i hele Skandinavien. Man maa heri se et Bevis paa, at den tyske Overpriseret ønsker at dømme i Overensstemmelse med den gældende Folkeret og maaske et Varsel om, at der ogsaa vil være Haab om, at en retfærdig Betragtning vil gøre sig gældende overfor de danske Skibe, som paa deres lovlige Fart i den senere Tid er blevet torpederet eller ødelagt af tyske Undervandsbaade, som det maa antages ved Fejltagelser eller ved al for blind Tjenestiver fra Førerne af Undervandsbaadene Side.

De to danske Dampere har allerede i nogen Tid været frigivet imod et af Krigsforsikringen stillet Depositum, der nu formentlig vil blive tilbagebetalt denne. Forhaabentlig tør man tillige gaa ud fra, at der vil blive ydet de to Rederier en passende Erstatning for de mange Maaneder, i hvilke de har maattet undvære Brugen af deres Skibe, der allerede i Efteraaret blev opbragt af den tyske Marine og indbragt til Stettin.

Fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening, der den 19. ds. var samlet til Generalforsamling i Nykjøbing Mors, afsendes følgende Telegram til Kongen:

Dansk Sejlskibsrederi-Forening samlet til Fest i Anledning af Foreningens Generalforsamling sender Deres Majestæt en undersaatlig Hilsen med Ønsket om, at det maa lykkes Deres Majestæt fremdeles at styre Statsskibet fri af Klipper og Skær.

Herpaa indlob samme Aften følgende Svar:

Sender Skibsrederforeningen min hjerteligste Tak og Genhilsen.
Christian R.

Under Opholdet i Nykjøbing lagde Bestyrelsen for Dansk-Sejlskibsrederi-Forening en Krans paa mangeaarigt tidligere Medlem af Bestyrelsen, Havnefoged A. P. Rasmussens Grav, og Damerne pyntede Graven med Blomster.

Handelsministeriet meddeler:

Frigivelse af de i Rusland tilbageholdte Skibe. I Følge Indberetning fra den danske Gesandt i Petrograd vil de i den finske Bugt paa Grund af Krigen tilbageholdte Dampskibe nu kunne erholde Tilladelse til at afsejle til deres Hjemsted. Den russiske Regering har desangaaende udstedt en Bekendtgørelse af følgende Indhold:

- 1) Den kejserlige Regering paatager sig intet Ansvar for Havarier og andre Søulykker, som maatte indtræffe fra det Øjeblik, Skibet har forladt sin Overvintringshavn.
- 2) De Dampskibe, som maatte ønske at forlade Rusland og som ligger i den østlige Del af den finske Bugt, vil have at afgaa til Helsingfors, naar de derom modtager Opfordring af Marinemyndighederne.
- 3) I Helsingfors maa Rederne midlertidigt erstatte hele Skibets sædvanlige Besætning med russiske Undersaatter, antaget for den paagældende Reders Regning. Skibets egen Besætning afgaar med Jernbane til Raumo, hvortil Skibet bliver ført af de russiske Marinemyndigheder.
- 4) Fra Raumo kan Dampskibene afgaa med deres egen Besætning paa sædvanlig Maade.
- 5) For at forebygge eventuelle Misforstaaelser henleder det russiske Marineministerium Opmærksomheden paa, at Rejsen fra Helsingfors til Raumo kun kan foretages af Dampere, der har et Dybtgaaende af højst 15—16 Fod.

Disse Bestemmelser gælder ikke Sejlskibe. Spørgsmaalet om disses Adgang til Hjemrejse er taget op til Overvejelse, men man maa efter de i Øjeblikket foreliggende Oplysninger gaa ud fra, at der i hvert Tilfælde som Betingelse for, at Sejlskibe kan faa Tilladelse til at afsejle vil blive stillet Fordring om, at de skal bugseres ud.

Skibsfarten mellem Frankrig og Algier. Udenrigsministeriet har fra den kgl. Gesandt i Paris modtaget et fransk Dekret af 29. f. M. som, saalænge Krigen varer, suspenderer Loven af 2. April 1889, der bestemmer at Navigationen mellem Frankrig og Algier kun kan ske under det franske Flag. Som Følge heraf er Farten mellem Frankrig og Algier under Krigen aaben for Skibe tilhørende neutrale eller med Frankrig allierede Nationer.

Truet dansk Skib. Da den danske Skonnert »Marie« den 14. ds. ankom til Leith, meddelte Kaptajnen, at han paa Overfarten fra Kristianssund til Leith c. 40 miles fra Isle of May var bleven standset af en tysk Undervandsbaad. Besætningen havde faaet Ordre til at gaa i Baadene, og en Del Tyskere gik nu om Bord for at sætte Ild paa Skibet, men i samme Øjeblik viste der sig to engelske Patruljeskibe, og nu blev Tyskerne kaldt tilbage, hvorefter Undervandsbaaden skyndsomst forsvandt. Den ene af Patruljebaadene tog »Marie«s Besætning om Bord og bugserede selve Skonnerten til Leith.

Ødelagt dansk Skonnert. Tremastet Skonnert »Cocos« af Marstal, som Søndag den 6. Juni afsejlede fra Kristiania til Leith med Trælast, er, den 13. ds., blevet ødelagt i Nordsoen af en tysk Undervandsbaad. Besætningen blev reddet af en anden Skonnert fra Mar-

stal. Skibet ejedes for Størstepartens Vedkommende af Føreren, Kapt. Hansen. Det var et nyt Skib paa 85 Brutto Rog.-Tons, der var krigsforsikret for 24,900 Kr.

Svensk Damper torpederet. Torpederingen af en svensk Damper »Verdandi« i Nordsoen udfor den norske Kyst har foranlediget den svenske Regering til at skride ind. Udenrigsministeriet har telegrafisk anmodet den svenske Legation i Berlin om at anstille nøje Undersøgelse angaaende »Verdandis« Sænkning og uforløvet at indsende Rapport om Resultatet.

Stockholm, 21. Juni. I Følge Telegram fra det svenske Gesandtskab i Berlin til Udenrigsministeriet har den tyske Regering i en afsendt Svarnote angaaende Sænkningen af den svenske Damper »Verdandi« erkendt, at der her er begaaet et Fejlgreb, og udtaler sin levende Beklagelse af det skete, samt erklærer sig rede til at betale Skadeserstatning.

Krigsforsikringen for Skibe er i Følge »Natl.« naaet op paa en Forsikringskapital af næsten 778 Mill. Kr. Præmieindtægten udgør c. 7¼ Mill., Skadeserstatningerne c. 5 Mill. Kr. Vareforsikringen har naaet en Forsikringssum af godt 400 Mill. Kr. med en Bruttoindtægt paa c. 6½ Mill. De hidtil udbetalte Skader andrager knapt 2½ Mill.

Danmarks Kapervæsen 1807—14, udgivet med Støtte af Carlsberg Fondet. Paa Gyldendalske Boghandel-Nordisk Forlag er udkommet Danmarks Kapervæsen 1807—14, af Kay Larsen. Denne Bog vil, særlig under de højst usikre Forhold som nu for Tiden hersker paa Havene, sikkert blive læst med Interesse. Den giver et godt Billede af de i mange Maader lignende Forhold, der herskede for Hundrede Aar siden, og om de Midler man den Gang greb til i Danmark, for at gøre en overmægtig Fjende paa Havet de størst mulige Afbræk og bringe Staten Vinding og Gengæld for de vældige Tab, Fjenden havde tilføjet os. Bogen indeholder Reglementer for Kaperfarten og Prisernes lovlige Paadømmelse, en Fortegnelse over de i Løbet af Krigsaarene udrustede Kaperfartøjer, hvis Tal kom nær op imod 600, samt en livlig Beretning om de mest bekendte Kaperes forvovne Foretagender. Resultatet var ikke ringe, idet en ikke ubetydelig Del af den engelske Flaade blev bundet til vore Farvande, og der prisedømtes i Løbet af Krigen Skibe og Ladninger til en Værdi af over 200 Millioner Kroner.

Passeret Skib. D. F. D. S. meddeler, at Føreren af Selskabets Damper »United States« indberetter, at da Skibet den 15. ds. Kl. 9.15 Fm. befandt sig mellem Kobbergrunden og Antolt Knob, passeredes en argentinsk Fuldrigger »Strousa« af Buenos Aires. Fuldriggeren, der ønskedes rapporteret, meldte »Alt vel«.

Skibsfarten paa Archangelsk. Konsulatet i Archangelsk har telegraferet følgende til Udenrigsministeriet: Dwina-Barren er passabel ved Højvande for Skibe med indtil 23 Fods Dybtgaaende, naar Bugserbaad benyttes; naar Bugserbaad ikke benyttes, for Skibe indtil 22½ Fods Dybtgaaende.

Sammenslutning af Dampskibsselskaber. De to Dampskibsselskaber Fiona's og Vendila's Bestyrelser har foreslaaet, at Selskaberne slaes

sammen til et. Det er Meningen, at Aktierne i Fiona indfries med Aktier i Vendila, som i den Anledning udvider sin Kapital med 400,000 Kr. til 1,9 Millioner. Selskabet vil derefter raade over 13 Dampskibe med 20,811 Brutto Reg.-Tons.

Den danske Handelsmarines Tab under Verdenskrigen udgør nu i Følge »Pol.« 19 Dampskibe og 3 Sejlskibe. Skibenes Værdi udgør et samlet Beløb af c. 7,862.400 Kr. Samtidig er 82 danske Sømand forulykket.

Dødsfald. Fhv. Skibsfører H. J. Clausen, Marstal, er den 21. ds. afgaaet ved Døden, 83 Aar gammel. Afdøde har tidligere beklædt en Række Tillidshverv.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling

afholdtes Lørdag den 19. Juni Kl. 10 i Nykjøbing, Mors. Der var mødt Repræsentanter for samtlige Kredsaftdelinger. I Mødet deltog Kontorchef i Handelsministeriet Emil Krogh.

Formanden, Konsul C. P. Lund, Hellerup, bød Forsamlingen velkommen. Paa Formandens Forslag valgtes Sagfører Tønnesen, Nykjøbing, til Dirigent.

Dirigenten: Maa jeg takke for det ærefulde Hverv. Jeg skal dog straks sige, at jeg ikke er helbefaren, hverken paa det nautiske Omraade eller særlig som Dirigent, men jeg ved jo fra tidligere Lejlighed, at Foreningen i saa Henseende viser Overbærenhed, og det er i Tillid til, at det samme vil være Tilfældet ogsaa i Dag, at jeg med Tak modtager Valget.

Dirigenten konstaterede derefter, at Generalforsamlingen var lovligt indvarslet, nemlig ved Bekendtgørelse i *Dansk Søfartstidende* Nr. 19 for 13. Maj 1915.

Den første Sag paa Dagsordenen var:

Fremlæggelse af Regnskabet.

Sekretæren, Kaptajn Minor Rasmussen, oplæste den i *Dansk Søfartstidende* Nr. 23 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.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

Fremlæggelse af Aarsberetningen.

De enkelte Afsnit af Aarsberetningen (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 23) satles til Forhandling i deres Rækkefølge.

Ved Afsnittet: International Konvention bemærkede Sekretæren: De vil af Beretningen se, at man er enig om, at Søvejsreglerne skal suppleres eller revideres for saa vidt angaar:

- 1) Det andet hvide Lys.
- 2) Agterlyset,
- 3) Et Dagmærke for Motorskibe,
- 4) Et Lydsignal for bugserede Skibe,
- 5) Forbud mod Signaler, der ligner Nødsignaler.

og at de nævnte Regler skal ændres i Overensstemmelse med følgende Forskrifter:

Den agterste Topplanterne gøres obligatorisk.

Det gøres obligatorisk stadig at føre en fast Agterlanterne.

Det gøres obligatorisk for Motorskibe at føre et særligt Dagmærke.

Der indføres et Lydsignal særlig til Brug for et Skib,

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Brud 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 Breddede- 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 rettvinsende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvinsende bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

774. Sverrig. Åhus. Vrag afmærket.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 24/441. Stockholm 1915.)

En Galease er sunket S. for Åhus i 12 $\frac{1}{2}$ m Vand. Masterne er 3 og 5 m over Vandet. En grøn Vragprik med 2 grønne Flag er udsat ENE. for Vraget. Vraget: 55° 53' 45" N. 14° 19' 20" E.

775. Sverrig. Karlskrona. Söderstjerna S. Grund afmærket.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 24/440. Stockholm 1915.)

To tæt ved hinanden liggende Grunde med 4,3 og 5,1 m Vand er fundet S. for Söderstjerna. S. for Grundene er udsat en Stage med Kost paa 56° 08' 47" N. 15° 35' 38" E.

776. Sverrig. Södra Kvarnen. Understen Fyt. Oplysning.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 24/439. Stockholm 1915.)

Ved Understen bygges et nyt Fyrtaarn, som indtil videre skjuler Fyret i Pejlinger fra 261° til 268°. 60° 16' 36" N. 18° 55' 25" E.

777. Tyskland. Rowe Banke. Vrag afmærket.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/1157. Berlin 1915.)

Vraget af Damperen *Rhein*, over hvilket der er 1 å 2 m Vand, ligger paa Rowe Banke. Paa N.-Siden af Banken er i 8 m Vand udlagt en grøn Vragtønde med N.-lig Topbetegnelse. 54° 41' N. 17° 03' E.

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

778. Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Langeland W.-Kyst. Rudkjøbing. Havnefyrt midlertidig slukket.

Paa Grund af Ombygning af *Rudkjøbing* Havns N.-Mole er det hvide og røde, faste Fyr paa Molchovedet midlertidig slukket. *Rudkjøbing*: 54° 56 $\frac{1}{4}$ ' N. 10° 42 $\frac{1}{2}$ ' E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

779. Danmark. Kattegat. Sløtterhage NW. Vrag.
Jagten *Kristine* er sunket 3 Sm NW. for *Sløtterhage*. *Sløtterhage*: 56° 05 $\frac{1}{4}$ ' N.
10° 31' E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

780. Holland. Zuiderzee. Pollendam. Lystønde midlertidig ombyttet.
(¹Bericht aan Zeevaranden" Nr. 81/761. ²s-Gravenhage 1915.)
Den sorte Lystønde, der viser rødt Et-Lyn hver 3 s., paa E.-Siden af *Pollendam*
er midlertidig ombyttet med en Stumpønde med afstumpet Kegle. 53° 10',⁷ N. 5° 23',⁷ E.
781. Holland. Zeegat van Goeree. Beningen. Lystønder midlertidig ombyttet.
(¹Bericht aan Zeevaranden" Nr. 97/900. ²s-Gravenhage 1915.)
Beningen Lystønde Nr. 1 er midlertidig ombyttet med en Stumpønde og Nr. 2
med en Spidstønde. Nr. 1. 51° 47',⁴ N. 4° 12',⁶ E.
782. Holland. Vlissingen. Tønde midlertidig udlagt.
(¹Bericht aan Zeevaranden" Nr. 95/881. ²s-Gravenhage 1915.)
Paa *Vlissingen* Red er midlertidig udlagt en hvid Stumpønde i 13,⁴ m Vand.
Den er Skibsfarten uvedkommende. 51° 25' 40" N. 3° 34' 50" E.
783. England. Haisbro' Fyrskib. Dagsmærke midlertidig forandret.
(¹Bericht aan Zeevaranden" Nr. 94/873. ²s-Gravenhage 1915.)
Indtil videre fører *Haisbro'* Fyrskib Lanteren som Dagsmærke i Stedet for den
sorte Ballon. 52° 58' N. 1° 35' E.

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

784. England. Kanal Øerne. Guernsey. Hanois Fyr. Nødsignal forandret.
(¹Notice to Mariners" Nr. 490. London 1915.)
Nødsignalet fra *Hanois* Fyr for at tilkalde Redningsbåden til Skibe, som er i
Nød, er frentidig — saavel ved Dag som ved Nat — 2 Knaldraketter affyret med korte
Mellemrum. 49° 26 $\frac{1}{4}$ ' N. 2° 42 $\frac{1}{4}$ ' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

785. Frankrig. Concarneau Bjrgt. La Basse des Soldats. Sømærke opført.
(¹AVIS aux Navigateurs" Nr. 150 781. Paris 1915.)
Sømærket paa det SW.-ligste Skær af *La Basse des Soldats* er færdigt. Det er
en taarnformet Baake med en Kegle paa Toppen, Sømærket er 6 $\frac{1}{4}$ m over Vandet
ved Højvande. 47° 47' 53" N. 3° 53' 28" W.
(Se „Fletterenhiger for Søfarende" Nr. 19/¹10. København 1915.)

800. Holland. Pettemorpolder. Tønde flyttet.

(„Bericht am Zeevarenden“ Nr. 89/890. s-Gravenhage 1915.)

Den røde Spidstønde med Kors, *Pellen* er flyttet til W.-Siden af *Pettemerpolder* og ligger nu i 9 m Vand paa 52° 47' 32" N. 4° 36' 23" E.
(Kort Nr. 180.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

801. Portugal. Cezimbra Bugt. Fyr tændt.

(„Avisos aos Navegantes“ Nr. 4/10. Lisboa 1915.)

Paa *Cezimbra* Fort er tændt følgende Fyr:

- 1) Et rødt, fast Bagfyr paa NW-Hjørnet af Fortet. Flammens Højde: 23 m.
 - 2) Et rødt, fast Forfyr paa SW.-Siden af Fortet. Flammens Højde: 10 m.
 - 3) Et grønt, fast Forfyr paa Fortets S.-Vold. Flammens Højde: 10 m.
- Fyrene 1 og 2 er overet i Pejling 4°. Fyrene 1 og 3 er overet i Pejling 338°. *Cezimbra* Bugt: 38° 26' N. 9° 06 $\frac{1}{2}$ ' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

802. Spanien. San Sebastián. Fyr forandret.

(„Avisos á los Navegantes“ Nr. 14/260. Madrid 1915.)

Fyret paa Kap *San Sebastián* er forandret til at vise hvidt, fast Lys med Blus hver 35 s. I øvrigt uforandret. 41° 53' 40" N. 3° 12' 05" E.

803. Italien W.-Kyst. Neapel Bugt. Castellamare di Stabia. Tønder udlagt.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 152/394. Genova 1915)

Ved Fortlængelsesarbejderne af Ydermolen ved Havnen er udlagt 4 røde Tønder, 2 paa hver Side af Midtlinien og 60 m fra denne. De 2 inderste Tønder ligger 20 m fra Molehovedet, de andre 100 m. Det paatænkes at udlægge en Lystønde. Ydermolens Fyr: 40° 41' 47" N. 14° 28' 23" E.

804. Italien E.-Kyst. Porto-canale di Pesaro og Porto Corsini. Havne lukkede.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 154/339 og 155/340. Genova 1915.)

Følgende Havne er lukkede for Skibsarten: 1) *Porto-canale di Pesaro*. 43° 55 $\frac{1}{2}$ ' N. 12° 54 $\frac{1}{2}$ ' E. 2) *Porto Corsini*. 44° 29 $\frac{1}{2}$ ' N. 12° 17' E.

805. Libyen (Tripolis). Tripolis. Besejling.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 156/342. Genova 1915.)

Indtil videre er det forbudt at sejle ind i og ud af *Tripolis* Havn fra Solnedgang til Solopgang uden at have faaet Autoriteternes Tilladelse dertil. c. 32° 54' N. 13° 11' E.

786. Frankrig. Goulet de Fromentine. Fyr forandret.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 150/782. Paris 1915.)

Ledefyrene ved *Goulet de Fromentine* er slukkede og erstattede af et Vinkelfyr, der viser fast hvidt, rødt og grønt Lys, og som staar paa Klitterne paa *Notre Dame des Monts* Pynt. Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra Land til 271°;
2. grønt i — — — — — 271° til c. 293 $\frac{1}{3}$ °;
3. hvidt i — — — — — c. 293 $\frac{1}{3}$ ° - c. 299 $\frac{1}{3}$ °;
4. rødt i — — — — — c. 299 $\frac{1}{3}$ ° - Land.

Grænserne 293 $\frac{1}{3}$ ° og 299 $\frac{1}{3}$ ° mellem den hvide Lysvinkel og de tilstødende farvede Lysvinkler forandres efter Grundenes Beliggenhed. Flammens Højde: 23 m. Lysevne: 13 Sm for nord, 5 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Hvidt, 8 m højt Taarn. 46° 53' 22" N. 2° 08' 35" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/113. København 1915.)

787. Portugal. Cabo de Sines. Fyr forandres.

(„Avisos aos Navegantes“ Nr. 5/12. Lisboa 1915.)

Den 1ste Juli 1915 forandres *Cabo de Sines* Fyr til at vise hvidt To-Blink hver 10 s. Lysevne: 26 Sm. 37° 57 $\frac{1}{2}$ ' N. 8° 52 $\frac{3}{4}$ ' W.

788. Afrika. Dakar. Hjelpefyr tændt.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 145/761. Paris 1915.)

Hjelpefyret paa S.-Siden af Kap *Manuel* er tændt. c. 14° 40' N. 17° 26' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/199. København 1915.)

789. Afrika. San Thomé Island. Anna das Chaves Bugt. Fyr nedlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 492. London 1915.)

Følgende Fyr er nedlagte:

- 1) Det grønne, faste Fyr paa Hospitalet tæt ved *São José* Pynt. 0° 21 $\frac{1}{2}$ ' N. 6° 43 $\frac{3}{4}$ ' E.
- 2) De to grønne, faste Ledefyr tæt ved Havnekontoret. 0° 20 $\frac{3}{4}$ ' N. 6° 44 $\frac{1}{4}$ ' E.

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

790. Brasilien. Abrolhos Channel. Skær rapporteret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 501. London 1915.)

En Grund med 12 m Vand (Koral) er rapporteret 20 $\frac{1}{2}$ Sm 32° (misv. NE. $\frac{1}{8}$ E.) fra Fyret paa Øen *Santa Barbara*. Fyret: 17° 57 $\frac{1}{2}$ ' S. 38° 42' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

791. Italien W.-Kyst. Genova. Besejling.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 148/326. Genova 1915.)

Det er kun tilladt at sejle ind i Havnen om Dagen og kun med Lods om Bord. Føberen af Skibe, som ønsker at forlade Havnen, skal Dagen forud personlig melde sig paa Havnekontoret, for at faa den fornødne Anvisning. *Genova*: 44° 24' N. 8° 56' E.

792. Italien W.-Kyst. Porto d'Anzio. Fyr flyttes og forandres.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 145/322. Genova 1915.)

Om kort Tid flyttes det røde, faste Fyr paa *Innocenziano* Mole ud paa Hovedet af den forlængede Mole. Samtidig forandres Fyret til at vise rødt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,5 s., Mørke 2,5 s. I øvrigt uforandret. 41° 26 $\frac{1}{2}$ ' N. 12° 38' E.

793. Italien. Messina Stræde. Besejling.

(„Avisi ai Naviganti“ Nr. 147/323. Genova 1915.)
Besejling af Strædet er kun tilladt i klart Vejr og kun i Tiden fra 1/2 Time før Solopgang til 1/2 Time efter Solnedgang. Skibe skal afvente Tilslædselse til at løbe ind i Strædet; N. fra kommende Skibe skal holde gaende i Meridianen gennem Fort *Spirita* (paa Kap *Peloro*) mindst 3 Sm fra Land og vekslé Signaler med Fortets Semator, der staar paa c. 38° 16' N. 15° 37 1/2' E.; S. fra kommende Skibe skal holde gaende i Meridianen gennem Kap *Armi*, mindst 3 Sm fra Land og vekslé Signaler med Sematoren, der staar paa 37° 57' 17" N. 15° 40' 59" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/505. København 1915.)

794. Libyen (Tripolis). Marsa Susa. Belysning forandret.

(„Avisi ai Naviganti“ Nr. 140/319. Genova 1915.)

1. Det grønne, faste Fyr paa W.-Pynthen af Indløbet til den Lille Havn (*Kothou*) er forandret til at vise hvidt, fast Lys. 32° 54' 32" N. 21° 56' 00" E.

2. Det røde, faste Fyr paa E.-Pynthen af Indløbet til ovennævnte Havn er nedlagt.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/409. København 1914.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

795. Italien. Oplysninger angaaende Blokaden af Østerrig-Ungarn og Albanien.

Igenem Udenrigsministeriet er modtaget Meddelelse om, at den af den italienske Regering erklærede Blokade af *Østerrig-Ungarn* strækker sig fra den italienske Grænse mod Nord, 45° 42' 50" N. 13° 15' 10" E., til den montenegroiske Grænse mod Syd, 42° 06' 25" N. 19° 05' 30" E. og Blokaden af *Albanien* strækker sig fra den montenegroiske Grænse mod Nord, 41° 52' 00" N. 19° 22' 40" E., til Kap *Kiephali* indbefattet mod Syd, 40° 09' 36" N. 19° 35' 45" E.

Den italienske Regering vil gaa frem efter den internationale Rets Regler og de bestaaende Traktatbestemmelser mod de Skibe, som i Strid med Blokaden gør Forsøg paa at overskride eller vil have overskredet den afspærrede Linie mellem Kap *Otranto* og Kap *Kiephali*.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/773. København 1915.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, ††: Tillæg.

Korte eller
Bogs Nr.

Frunckrig:

R 4970 Lac de Bizerte.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henshold til Forskrifterne for de under Dampskibsklassen hørende Skibe og Farvejer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika B.-lyst, Afrikas W.-Lyst, Middelhavet, Sorte Hav* og *Alzonske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredd- og Længdebestemmelser for danske Punktens Vedkommende angives paa Sekundler, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Lys Sysnavnløse er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstanden i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagføjer i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

796. Østersøen. Adler-Grund. Oplysning vedrørende Vraget af Damperen Norden.

Ifølge Meddelelse fra Forenen af en Galase er mindste Dybde over Vraget af Damperen *Norden* c. 1/2 m. Vraget af *Norden* ligger 1/2 Sm N. t. E. for den ved Vraget udlagte Vager med S-lig Topbetegnelse. Vraget: c. 54° 46 1/2' N. 14° 21 1/4' E.
(Kort Nr. 160, 206 og 262. Danske Løds Side 462.)

797. Finland. Bottnisko Bugt. Havne aabne for Skibsfarten.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 98/908. 3. Gravnehage 1915.)
Rølgende Havne er aabne for Skibsfarten: 1) *Tornéa*. 65° 49' N. 24° 09' E.
2) *Kemi*. 65° 43' N. 24° 33' E. 3) *Uleåborg*. 65° 01' N. 25° 29' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/710. København 1915.)

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

798. Danmark. Sundet. Saltholm-Flak NW. Klokketønde midlertidig ombyttet.

Paa Grund af Eftersyn er Klokketønden *Saltholm-Flak NW*. midlertidig ombyttet med Vintersømærket. 55° 42' (40") N. 12° 41' (48") E.

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

799. Holland. Zuideroze. Gaafje. Robbenplaat. Sømærke inddraget.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 99/917. 3. Gravnehage 1915.)
Den røde Stage med Kors ved Løbet over *Zout-* eller *Robbenplaat* er inddraget, da Løbet er tilsandet. 52° 55' 48" N. 5° 03' 08" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/518. København 1911.)

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosisgende Øer.

No. 467. China, South-East Coast—Canton River. Sam Pan Chau—Light and fog-signal established. (a) Light: Position. On the summit of the south-eastern islet. Lat. $22^{\circ} 43' 07''$ N., long. $113^{\circ} 39' 28''$ E., on chart No. 1741. Abridged description. Lt. Fl. ev. 4 sec., 95 ft., vis. 15 m, Details: Character. A flashing white light every four seconds, thus:
Flash, $\frac{1}{10}$ sec.,
eclipse, $\frac{3}{10}$ sec.

Elevation. 95 feet. Visibility. 15 miles. Order. 1st. Structure. White brick tower, 58 feet in height. (b) Fog-signal: Description. A gun, giving one report every thirty seconds. Remarks. The note "Lt. building", shown on the charts against the above position, is to be expunged. (Notice No. 467 of 1915, dated 29th May.)

Charts affected. No. 1741, Lankit spit to Tiger island. No. 3682, Kap sing mun to Boea Tigris—northern sheet. No. 3588, Canton river delta. No. 2562, Canton river with its western branches. No. 3026, Macao to Pedro Blanco Publications List of Lights, Part VI., 1915, No. 1486. China Sea Pilot, Vol. III., 1912, page 442.

No. 502. Korea, South Coast—Queipart Island, South Coast. Giffard island—Light established. Position. Lat. $39^{\circ} 07' 20''$ N., long. $126^{\circ} 15' 05''$ E., on chart No. 104. Abridged description. Lt. Fl. ev. 10 sec., 140 ft., vis. 17 m. Details: Character. A flashing white light every ten seconds. Elevation. 140 feet. Visibility. 17 miles. Order. 6th. Structure. White cylindrical brick tower, 20 feet in height to centre of lantern. (Notice No. 502 of 1915, dated 11th June.)

Charts affected. No. 104, Korean archipelago, southern portion. No. 3480, Shantung promontory to Nagasaki. No. 2947, Nipon, Kiusiu, and Shikoku, &c. No. 1262, Hongkong to Gulf of Liou tung. No. 1263, China sea. No. 781, Pacific ocean, north-west sheet. No. 2459, North-west Pacific ocean &c. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 1760a. E.C. Korea and Siberia, &c., Pilot, 1913, page 37.

der bugseres, og hvis der bugseres flere Skibe paa én Gang, til Brug for det sidste af disse.

Saa vel til Listen over Dagsignaler som til Listen over Natsignaler føjes det internationale, radiotelegrafiske Nødsignal.

Disse Ændringer er ganske naturlige, og Foreningen kan selvfølgelig fuldt ud tiltræde dem. Men endvidere staar der i Aarsberetningen:

Konferencen har blandt andre Ønsker udtalt Ønske om Ændring af Reglerne, for saa vidt angaar:

- a) Skibsllys for Sejlskibe.
- b) Signaler bestemt til at angive et Skibs Retning i Taage.
- c) Regler angaaende Krigsskibe, der sejler med slukkede Skibsllys.
- d) Sejlads i Nærheden af Krigsskibe.
- e) Regler for Undervandsbaade.
- f) Tilpasning af Lys og Lydsignaler til moderne Skibes Størrelse og Hastighed.

o. s. v., o. s. v.; og Konferencen har endvidere udtalt Ønsker med Hensyn til traadløs Telegrafi.

Jeg skal bemærke, at man staar mere usikker overfor denne Konferencens Ønskeseddel, idet der ikke i alle Tilfælde siges noget om, i hvilken Retning Ønskerne gaar. Bestyrelsen forudsætter imidlertid, at der vil blive givet Søfartsorganisationerne Lejlighed til i Tide at udtale sig om de forskellige Punkter.

Man savner imidlertid et af de Ønsker, som har været stærkt fremme i Søfartskredse, nemlig en ensartet Afmærkning af Vrag og de paagældende Bestemmelser Indførelse i Søvejsreglerne. Idet Danmark og Sverig her har indført hver sine Regler, synes det jo, at Udviklingen i denne Henseende gaar bort fra Ensartethed og over til

Uensartethed. Dette er et af de meget vigtige Punkter, paa hvilket der burde være Ensartethed.

I Følge en Meddelelse i *Dansk Søfartstidende* Nr. 1 for 7. Januar d. A. synes man i Handelsministeriet at omgaas med den Tanke at sammensmelte Tilsynet med Dampskibe, Tilsynet med Sejlskibe og Lastelinievæsnet til en enkelt Institution. At dette sker, skal nemlig være en Betingelse for, at Londoner-Konventionen om Sikring af Menneskeliv til Søs kan ratificeres af Danmark. Vi kender ikke nærmere til Sagen.

(Fortsættes.)

Søforklaring.

I Sø- og Handelsretten afholdtes den 8. Marts en Søforklaring i Anledning af, at Damperen »Heinrich« har lidt forskelligt Havari.

Der oplystes herunder følgende:

Rederen er A/S. Heinrich Pingel & Co. Skibet er nyt, købt og bygget i Delfzyl og afleveret fra Værftet i Begyndelsen af Februar d. A. Skibet var paa Rejse fra Emden til Kristianssand med Ladning bestaaende af Koks. Besætningen bestod bl. a. af Føreren, Kaptajn Thomsen, 1ste Styrmand F. H. Menne og Maskinmester Lundgreen. Skibet maaler 180 Netto Reg-Tons.

Kaptajnen forklarede, at da Indladningen i Emden begyndte, var Forpeaken delvis fyldt. Agtertanken var tom. Fortanken kunde ikke fylde helt, da Dækslet ikke passede. Han havde ment, at naar han havde en Rumlast paa 285 Tons og 52 Tons Bunkerkul, vilde Skibet være saa stabilt, at han kunde have en Dækslast paa c.

50 Tons. Da Rumlasten var inde lænsede han Tankene. Da han havde faaet 46 Tons Dækslast, var endnu alt godt, men da de sidste 4 Tons den 6. Februar om Eftermiddagen blev styrtet om Bord, fik Skibet pludselig 25^o Slagside saa, at Lønningen kom under Vand. Nogle Støtter knækkede og en Del Koks flød ud. Autoriteterne i Emden nedlagde derefter Forbud mod, at der toges Dækslast, og en afholdt Besigtigelse krævede hele Dækslasten løst for at give Sedygtighedsattest, hvilket derefter skete.

Da man var kommen til Kristianssand lossedes Ladingen dér og man gik derefter i Ballast til Bergen. Paa Rejsen, da Skibet var tværs for Ryvingen, maatte Maskinen stoppe, da der for hver Omdrejning hørtes haarde Slag af Cirkulationspumpen. Denne adskiltes og eftersaas, men uden at man opdagede Grunden. Da man var ved at drive ind paa Skærene sattes Pumpen igen sammen og det besluttedes at gaa ind til Mandal for nærmere Undersøgelse. Det viste sig her, at Forringen i Pumpen var løs og fulgte med Stemplet op og ned. Da en Maskinmand fra Land ikke kunde rette Fejlen, vedtoges det at fortsætte Rejsen, idet man saa brugte Ballastpumpen i Stedet for.

For Kristianssands Soret var det oplyst, at Skibet krængede over, blot Jollen blev hejset op. Dette vedstod Kaptajn Thomsen.

De Mødende forklarede videre, at man kunde se, at det havde haft stort Hastværk med at faa Skibet færdigt. Bl. a. laa Cementen i Bunden i en Jævning, der laa i Forpeaken baade Stilladsbrædder og Værktøj, som Arbejderne ikke havde faaet med, og endelig oplyste Maskinmesteren, at Mandsdækslet til Forpeaklanken slet ikke passede. Det kunde ikke have været prøvet, da han først maatte udfille Hullerne, inden det kunde bruges.

I det Hele taget var de mødende af Besætningen enige om, at Skibet var usædvanlig »kildent«, det krængede for den mindste Bagatel. En Del af Fyrbøderne og Matroserne var Hollændere, disse nægtede alle at sejle videre med Skibet og var derfor blevet afmønstret.

Senere har der af Retten været udmeldt Besigtigelser. Dels foretog Fabriksingeniør S. Fischer og Ingeniør K. H. Jespersen en Stabilitets- og Krængningsberegning, der endnu ikke er færdig, dels har Skibsingeniør V. E. J. Hansen og Maskinmester Blæsborg besigtet Skibet for at finde Mangler og Fejl ved Konstruktionen, Materialet eller Arbejdet. Disse har den 19. Marts afgivet deres Forretning. Det frengaar heraf, at der allerede da var foretaget Arbejder paa Skibet for Kr. 2,100, medens Besigtelsen fastsatte det resterende Arbejde til Kr. 1,800. Agtertanken var læk, Ferskvandskassen utæt, paa Hovedkedlen var 25 Nagler i begge Forbrændingskamre lække, der var lække Nagler i Fyrkanalerne, i Bunden af Kedlen, Flangerne utætte, Tankdækket i Agterpeaken utæt paa forskellige Steder, Tankskodet bøjet og for svagt afstivet, Utætheder i Dækket var der ogsaa.

Selve Retssagen om Skibets Kontraktmæssighed vil ikke blive afgjort her, da saadanne Spørgsmaal i Henhold til Byggekontrakten skal afgøres ved Retten i Hamburg. Fra Sø- og Handelsretten vil der derfor neppe blive foretaget mere i Sagen.

Fragtmarkedet.

Situationen har ikke forandret sig væsentlig i den forløbne Uge, og gennemgaaende mau Tønen fremdeles betegnes som lidt træg. La Plata er igen betydeligt lavere for Korn til U. K., idet der er sluttet helt ned til 47/6 og 48/9 for prompte Positioner, men til Skandinavien er betalt omkring 70/ pr. Juli. Vanskeligheder med at faa Licens paa Kullaster fra England til de neutrale Lande varer ved, men det haabes jo nu, at der vil finde Lettelser Sted. Der fragtedes bl. a. sidst som følger:

Østen. Paa Dødvæglbasis fra Bombay betaltes c. 62/6 til London eller Hull, pr. Juni—Juli. Erts 62/6 Bombay/Garston, 57/6 Fleetwood, Juli—August. Paa »Government net terms« fra Kurrachi 50/ udsøgt Havn U. K., Juli. Middelhavet. Erts 9/ Bougie/Cardiff (4,600), 9/3 Sagunto/Newport Dock, 14/ Aguilas/Heysham (3,100). Phosphat 20/ Sfax/Londonderry (2,200). Salt fra Østspanien c. 22/ til Vestnorge. Erts Huelva 14/3 New York eller Baltimore, fri Despatch. Fra Bilbao 11/ Middlesbro, 11/1½ Stockton, 11/6 Glasgow.

Nordamerika. Tungt Korn fra Northern Range c. 9/6 til Skandinavien, 9/ fransk Atlanterhavshavn, 9/3 Rouen, fra Golfen 1/ mere. Kul Baltimore eller Virginia c. 40/ Vestitalien, 36/ Bahia Blanca, 36/ Norfolk/Rio Janeiro. Timecharter 15/ à 15/6 transatlantisk Fart, 6 Maaneder, Levering og Tilbagelevering U. K.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen 47/6 à 50/ til U. K., 2/6 ekstra fransk Atlanterhavshavn, c. 55/ Middelhavet, c. 70/ Skandinavien. Fra Nitrate Havnene i Chili til Frankrig (Havre/Bordeaux Range) 82/6, Juli.

Østersøen. Fra Sverig Hfl. 46—48 D. B. B. til Holland, fra Sundsvall, Hernosand eller Umeå Distrikt 90/ à 92/6 D. B. B. til London, 77/6 Sundsvall/Hull, fra Hudiksvall til Dieppe betaltes Fres. 130 for Planker og Ballens pr. primo Juli (c. 600 Stds.). Tør Træmasse Umeå/Granton c. 26/, Rouen Fres. 45.

Kullfragterne. Fra Østkysten 15/ à 16/ for c. 2000 Tons Baade, c. 20/ Østsværg, c. 16/ Rouen, 19/6 Lissabon, 26/ à 27/ Cete. c. 27/6 Genua eller Savona, 30/ Porte Vecchio, 23/6 Port Said, c. 23/ Las Palmas. Fra Cardiff eller Newport betaltes 18/6 Kjøbenhavn, 15/6 Lissabon, 25/ Genua, 25/6 Messina. Fres. 25 à 26 Marseille, 22/6 à 23/ Port Said, 20/ Las Palmas, c. 24/6 River Plate. Skrevet den 23. Juni 1915.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe er der ikke sket større Forandringer i den forløbne Uge: det er stadig Kjøbenhavn, hvormod Interessen nærmest drejer sig, og som ogsaa stadig optager Tonnage, selv om det netop i disse Dage er noget flovere. Af Befragtninger kan nævnes Majs til Hollæk. Skelskor. Hasle 16 Øre. Klid til Østjylland 6½ à 7 Kr., Bomuldsfrøkager til Horsens 4 Kr., Hvede til Svendborg 15 Øre. Mel 20 Øre. Hørfrøkager til Skive 4½ Kr.

Nybygninger, Køb og Salg.

Skibsfører Johansen, Ærøskjøbing, har faaet et nyt Motorskib, der er bygget paa Lue. Mulders Stalskibsværft, Martenshoek ved Groningen, Holland. Skibet, der hedder »Karl«, blev afleveret for Krigens Udbrud, men af Hensyn til Minefaren har Ejeren ikke for turdet sejle Skibet hjem. Skibet havde fra Holland en Ladning Tagsten til Nykøbing M., og fik forinden Afrejsen opgivet en nogenlunde sikker Kurs.

Skibet, der er bygget som Dampor, maaler 90 Tons og er forsynet med en 100 HK. Krumhouer Motor, der kan give Skibet en Fart paa 10 miles i Timen.

»Æro Avis«.



Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved CHARLES HVILSOM,

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog.

Send Opgave.

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa $\frac{1}{2}$ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'rr. Kaptajner, Officører, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Amaliegade 32-34, Tlf. 4956.

Tuborg Øl
og *Tuborg Mineralvande*
kan paa Grund af deres ypperlige
Kvalitet og store Holdbarhed særlig
anbefales til Skibsproviant.

Tuborgs Depot: Amaliegade 32-34, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Kristianssand 19./6. — Amalienborg ank. Petrograd 28./11. — Brattingsborg pass. Louisburg 18./6. — Borglum ank. Newcastle 19./6. — Dansborg pass. Farnepoint 18./6. — Elsborg afg. Soussé 17./6. — Flynderborg ank. Aarhus 20./6. — Guldborg ank. Rouen 16./6. — Gurre ank. Baltimore 15./6. — Hammershus afg. Kristiania 12./6. — Harrildsborg ank. Kjøbenhavn 14./6. — Jelling ank. Algiers 14./6. — Jomsborg afg. Montreal 16./6. — Jungshoved pass. St. Lucia 16./6. — Jægersborg pass. Skagen 20./6. — Kallundborg ank. Kjøbenhavn 20./6. — Kalo pass. Louisburg 7./6. — Klampenborg afg. Ardrossan 17./6. — Kronborg ank. Rio de Janeiro 17./6. — Løjre afg. Norfolk 18./6. — Næsby ank. Seaham 20./6. — Randelsborg ank. Rouen 16./6. — Rosenborg pass. Gibraltar 18./6. — Silkeborg ank. Parrsboro' 11./6. — Skanderborg ank. Manchester 8./6. — Skodsborg afg. Manchester 19./6. — Spigerborg afg. Bathurst 18./6. — Stogelborg afg. Sharpness 19./6. — Stjerneborg afg. St. John N. B. 12./6. — Tuborg afg. Gibraltar 15./6. — Taarnborg ank. Kjøbenhavn 19./6. — Ulfborg ank. Aarhus 13./6. — Uranienborg afg. Bathurst 9./6. — Ørkild ank. New York 11./6.

Det østasiatiske Kompagni. Panama ank. Hongkong 17./6. udg. — Annam afg. Suez 19./6. udg. — Bandon afg. Colombo 19./6. udg. — St. Croix pass. Gibraltar 16./6. udg. — Falstria afg. Honolulu 13./6. udg. — Chumpon pass. Perim 17./6. udg. — Selandia afg. Stornoway 17./6. udg. — Tranquebar afg. Genua 7./6. udg. — Bintang pass. Gibraltar 18./6. udg. — Jutlandia ank. San Francisco 5./6. udg. — Tongking ank. Freemantle 18./6. udg. — Rhodesia afg. Swansea 16./6. udg. — Siam ank. Genua 20./6. udg. — Arabien ank. Kirkwall 13./6. hjemg. — Magdala pass. Perim 18./6. hjemg. — Samui ank. Kjøbenhavn 18./6. — Indien ank. Kjøbenhavn 18./6. — Paugan ank. Kirkwall 18./6. hjemg. — Natal afg. Wellington 29./5. hjemg. — Kina afg. Kirkwall 19./6. hjemg. — Transvaal pass. Las Palmas 5./6. udg.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, ank. Korsør 22./6. — Johan Siem, Tannebek, ank. Kjøbenhavn 19./6. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Newcastle 19./6. — Russ, Petersen, afg. Helsingør 11./6. — Vladimir Sawin, Wittenkamp, ank. Manchester 22./6. — Excellence Pleske, Boutrup, ank. Newcastle 19./6. — Michael Ontchoukoff, Nielsen, afg. Newcastle 27./5. — Generalkonsul Pallison, Følkenberg, afg. Rosario 15./6. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Bonaventure 14./6. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Belfast 15./6. — Nowa, Dahl, afg. Dublin 17./6. — Freja, Harboe, ank. Rio Janeiro 11./6. — Rota, Christensen, afg. Galveston 27./5.

Vesterhavet. Nexos, Busse, ank. Gefle 20./6. — Nora, Jensen, ank. Kjøbenhavn 20./6. — Inger, Skou, afg. Norsundet 20./6. til Plymouth. — Bertha, Degn, afg. Swinemünde 20./6. til Sundsvall. — Gerda, Rasmussen, ank. Gefle 20./6. — Cito, Toft, afg.

Skellefteå 20./6. til Rochester. — Dagmar, Sørensen, ank. Newport 18./6. — Karla, Nielsen, ank. Fowey 18./6. — Nordsoen, Nielsen, afg. Southampton 18./6. til Liverpool. — Olga, Christensen, ank. Ørnsköldsvik 20./6. — Nerma, Madsen, ank. Landskrona 20./6. — Yrsa, Larsen, pass. Dragør 20./6. for Skellefteå. — Marie, Nielsen, ank. Middlesbrough 17./6. — Johanne, Mikelsen, pass. Sagres 18./6. for Larache. — Høbe, Brinch, afg. Aalesund 19./6. til Newcastle. — Laura, Thøgersen, afg. Sevilla 18./6. til Castellon. — Rigmar, Uldall, pass. Helsingør 20./6. for Norrköping. — Ellen, Hansen, ank. Carlholm 19./6. — Polly, Mathiasen, ank. Ardrossan 17./6. — Ulla, Hansen, afg. Ardrossan 17./6. til Sevilla. — Thyra, Lund, pass. Helsingør 19./6. for Poole. — Stella, Schiff, afg. Ardrossan 16./6. til Tarragona. — Valborg, Jøpsen, ank. Slugsund 17./6. — Anna, Winslow, afg. Swansea 16./6. til Gefle. — Nancy, Pedersen, afg. Esbjerg 17./6. til Methil. — Fylla, Thomsen, ank. Nantes 11./6.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. Hernand 18./6. til Rotterdam. — Gullfaxe, Petersen, ank. Söderhamn Distrikt 19./6. — Skinfaxe, Weichardt, ank. Blyth 18./6. — Rimfaxe, Petersen, afg. Bandholm 18./6.

Thura. H. A. Hansen, Andreassen, ank. Nakskov 15./6. — Petrine Hansen, ank. Burntisland 15./6. — Peter Bom, Jørgensen, ank. Burntisland 20./6.

Era. Enigheden, Jensen, ank. Helsingør 21./6. — Erindring, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 21./6. — Emanuel, Svane, ank. Leiths Red 17./6. — Energi, Jensen, ank. Randers 14./6.

Sejlskibe.

Svendborg. Garibaldi, Jørgensen, ank. Isafjord 14./6. — Otto, Klug, ank. Dundee 13./6. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Fowey 14./6. — Criterion, Nielsen, ank. Newcastle 14./6. — Standard, Rasmussen, ank. Oporto 16./6. — Jørgen Ring, Rasmussen, ank. West Wemyss 15./6. — Union, Rasmussen, ank. Skiens Fjord 16./6. — Lauritz, Dam, ank. Vigo 16./6. — Alfrede, Clausen, ank. Burntisland 14./6. — R. P. Peterson, Petersen, ank. Bogense 16./6. — Thor, Andersen, ank. Bogense 16./6. — Helge, Nielsen, ank. Leith 14./6. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Mullerup 18./6. — Phoenix, Jørgensen, ank. Faaborg 18./6. — Noah, Jørgensen, ank. Reykjavik 16./6. — C. V. Peterson, Petersen, ank. Chatham 20./6. — Jason, Hansen, ank. Koldby Kaus 19./6. — Haabet, Andreassen, ank. Kragerø 20./6.

Era. Hydra, Christensen, ank. Miramichi 12./6. — A. H. Friis, Hansen, ank. Haugesund 14./6. — Mars, Kohler, ank. Dysart 14./6. — Forældres Minde afg. Kjøbenhavn 13./6. til Vejle. — Signe, Hansen, afg. Kjøbenhavn 13./6. til Odense. — Amor, Hansen, afg. Quimper 14./6. til Fowey. — Eliezer, Nielsen, afg. Seydisfjord 14./6. til Shippegan. — Vigilant, Jacobsen, afg. Gibraltar 5./6. til Island. — Albertha, Krounan, ank. Miramichi 15./6. — Neptun, Skals, ank. Helsingborg 16./6. — Guldborg, Christensen, ank. Kalundborg 15./6. — Christine, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 14./6. — N. E. Schmidt, Rasmussen, ank. Granton 19./6. — Freden, Christensen, ank. Sigulford 16./6. — Rise, Bager, ank. Rio Grande do Soul 15./6. — Henry, Jensen, afg. Fowey 15./6. til Stockholm. — De tvende Brødre, Bastrup, ank. Granton 15./6. — Emanuel, Kock, ank. Ronneby 16./6. — Immanuel, Winther, afg. St. John 15./6. til Cork. — Arken, Andersen, ank. Leith 15./6. — Abba, Hansen, ank. Stege 17./6. — Adèle, Weher, ank. Trawemünde 17./6. — Bertha, Madsen, ank. Trawemünde 16./6. — Bonavista, Christensen, ank. Ronneby 17./6. — Idun, Rasmussen, ank. Aalborg 17./6. — Tvorøyri, Watsen, ank. Ronneby 18./6. — Apollo, Albertsen, ank. Trawemünde 18./6. — Solon, Eriksen, ank. Kjøbenhavn 17./6. — Christine, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 17./6. til Svendborg. — Ofelia, Clausen, ank. Assens 18./6. — Ami, Christensen, afg. Eckernsund 18./6. til West Wemyss. — Saturn, Nielson, ank. Buriir N. F. 17./6. — Kiana, ank. Chatham (Kanada) 18./6. — Freya, Albertsen, afg. Dysart 14./6. til Akureyri. — Husavik, Hansen, afg. Reykjavik 17./6. til Miramichi. — Astræa, Svane, afg. Hargshaun 18./6. — Advance, Bager, ank. Swinemünde 18./6. — Minde, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 17./6. — K. Hay, Petersen, ank. Kjøbenhavn 17./6. — Skandia, Fabricius, ank. Kenitra (Marokko) 19./6. — Harris, Harris, ank. Birkenhead 19./6. — Hebe, Clausen, ank. Langesund 20./6. — Mathilde, Hansen, ank. Tranebjerg 20./6. — Bien, Petersen, ank. Wisby 20./6. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Rodvig 20./6. — Christian, Fabricius, ank. Swinemünde 20./6. — Svipt, Jensen, ank. Nysted 21./6. — Anna afg. Kirkwall 20./6. til Rotterdam. — Marthing, Friis, ank. Miramichi (Kanada) 20./6. — Niels, Rasmussen, ank. Frederikstad 19./6. — Sejerskransen, Lauritzen, ank. Faaborg 19./6. — Svane, Christensen, ank. Brest 21./6.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 24. Juni 1915. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Soforklaring. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns uofficielle Børskurs.

Kjøbenhavns
uofficielle Børskurs d. 23. Juni 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Føreneede Dampskibs-Selskab	141—140	140 ¹ / ₂	140 ¹ / ₂
Danmark	163 ¹ / ₂ —161 ¹ / ₂	162	163
Norden	164—166	165 ³ / ₄	166
Carl	185—184	184 ¹ / ₂	184 ³ / ₄
Dannebrog	226 ¹ / ₂ —224 ¹ / ₂	224 ³ / ₄	225
Skjold	161 ¹ / ₂ —161	160	161 ¹ / ₂
Urania			
Dampsk. af 1896	200—200 ¹ / ₂	200	201
Hejmdal	184—184 ¹ / ₂	184	184 ¹ / ₂
Gorm	192 ¹ / ₂ —192 ¹ / ₂	192 ¹ / ₂	192 ¹ / ₂
Næptun	200 ¹ / ₂ —199 ³ / ₄	200	200 ¹ / ₂
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	108 ¹ / ₂ —109 ³ / ₄	109 ¹ / ₂	109 ³ / ₄
State- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk. 1. Afd. 1. S.		—	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvn. Kreditf.		—	—
4 % — — — 2. Serie..		—	—
4 % — — — 1. —		—	—
4 % Østift. Kreditt.		—	—
4 % — — — 7. —		—	—
3 ¹ / ₂ % — — — 6. —		—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. —		—	—

	Gjort til	Køber	Sælger
Aktier.			
Nationalbank		151	152 ³ / ₄
Privatbank	107 ¹ / ₂ —107 ¹ / ₂	107 ¹ / ₂	108
Landmandsbank	126—126 ¹ / ₂	126	126 ¹ / ₂
Handelsbank		142 ³ / ₄	144
Kbhvn.s Laane- og Diskontobank		93	93 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	259—256	256 ¹ / ₂	256 ³ / ₄
Burm. & Wain	111—110 ¹ / ₂	110 ¹ / ₂	110 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	156—	155 ³ / ₄	156 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.			

Vekselkursen d. 23. Juni 1915.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	77.30	
London	18.11	
Paris	70.00	
Amsterdam	152.50	
Wien	58.00	

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

TIVOLI

Sommersæson fra 8. Maj til 12. Sept. 1915.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncertsalen, Harmoniorkestret og Promenadeorkestret. Hver Uge: Solist- og Symfoni-Koncerter. — Operetter, Vaudeviller, Farcer i Teatersalen. — Artistforestillinger paa Kunstnerplænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag:

Stor Fest med Illumination og Fyrværkeri. Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karusseller, Rutschbaner, Skydebaner, Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Ø. for Voksne, 25 Ø. for Børn.

Abonnementskort: 12⁷/₈ Kr. for en Voksen, 6 Kr. for et Barn (under 12 Aar).

H. NIELSEN

1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags
Skibsreparationer.
Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

De private Assurandører l.m.

i Kjøbenhavn

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

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

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 de fleste Provincesbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 1^a. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening l.m.

i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Søassurance. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab l.m.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756

Genforsikring Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 5 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

Telegr.-Adr.: „REASSURANCE“

Forsikringsaktieselskabet „National“

København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige, faste Præmier

Hovedkontor: Nørrevaldgade 15
Telefon 7565. Telegram-Adr.: „Nation“.

LANDMANDSBANKEN

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

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forsked 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.

Frederikshavns Værit 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. —

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.

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.

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. Donkeykødder, ogsaa med Oilefyring. 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.



BRASSO
FLYDENDE
METAL
PUDSE-EXTRAKT.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde
udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim,

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

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.

Dam & Svensson, Skeppsmåklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.
Befragtnings- & Havariagent.
RANDERS.

Telegr.-Adresse:
„Broker“.

Statstelefon Nr. 9.
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.

W. CHR. WILLARSEN

Skibsmædle
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og
Speditør

Gent, Belgien.

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbeftagning.

Tlf. Adr.: Telefon: 3224.
Tonnage. Telefon: 3244.

ZOOB. HAVE

i København
keher gerne for den
brugbare Dyr.

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872)
anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

Remingtons

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

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og
solidt.
J. Blindslev, Vesterangade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede Bløddagter.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billiget i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telt. 6. **Dragør.** Telt. 6.

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

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at Staten autoriseret Forhyringsagent
Slotgade 33. Aalborg.

Telefon 886.

Telegramadresse: „Slotsbyring“.

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.: Markkristensen

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Sesager).

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Forlang

overalt



Mejeriet

Pasteur

Odense,
Danmark

Oliemalerier

af Damp- eller Sejlskibe, i kunstnerisk
og korrekt Udførelse under Garant af
fuldstændig Lighed, ogsaa efter Foto-
graf- eller Prospektkort i hver Situation,
som ønskes. Pris for Form. 76 x 54 cm
uden Ramme 30-Kr. 60 x 80 cm 40 Kr.
Mange smukke Referencer. Betaling efter
Oversænkning.

Jul. Gregersen, Maleremaler,
Flensborg, Kongegade 17.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,
og

Chr. Schjorbocks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hampfougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120



Forlang altid
Otto Mönsted's

OMA

Plante Margarine

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 Ankerspill 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.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“. 5—100
Billig Drift — Solid — Driftssikker. HK

A/s „**VØLUND**“.
Blegdamsvej 32. København N.

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side r. 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).

Aarhus mekaniske Værksted

Alle Slags Skibs- og Maskinreparationer samt Kedeltrensning udføres.
Fredensgade 18. Telefon 3950.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og
midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværks-
arbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved
Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,

Thorshavnsgade 3.

Telefon 4874 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,

Telef. 6817 Grønningen Nr. 1 — Kjøbenhavn.

Ekspertlæger
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
Sefartsafdeling.

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 Herreakvipering.

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.

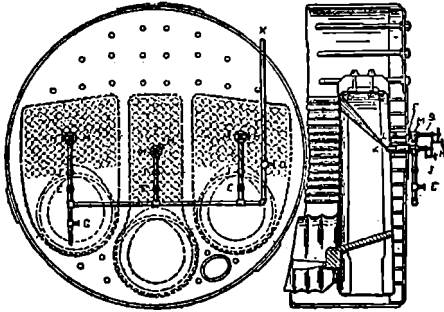
Nr. 26.

Kjøbenhavn, Onsdag den 30. Juni 1915.

22. 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 Røgkammerdørene, hvorved undgås kolde Luftstrømninger. Soden går 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“.

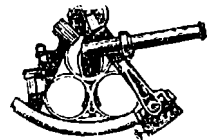
TELEFONER.
1403 — 1406
3063 — 3073

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
Petrograd. 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 • •

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 68.
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: 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 Skræksler 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“.

Rah tjens 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.

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

Telegramadresse

C. L. Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer



S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baaebyggeri
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, Vestergade.

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlg. Adr.: Telefon: 3224.
Tonnage. Telefon: 3244.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensens.

Telefon 7262.

Slagterforretningen

„JOMSBORG“

AARHUS, vis a vis Rullebroen.

Allt Kød og Delikatessevarer til

Skibsproviantering.

Hurtig og reel Betjening.

M. P. Jørgensen. Slagtermester.

Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

TIVOLI

Sommersæson fra 8de Maj til 1ste
Septbr. 1915.

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. Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karuseller, 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).

C. K. HANSEN.

KØBENHAVN.

∴ DAMPSKIBSRHEDER ∴

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.

BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dampskibsselskaberne
VULCAN og MERCUR

Telefon 5459. Telegramadresse: „Ganus“.

Korresponderende:

Reder N. P. Nielsen,

Herluf Trollesgade 28.

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
Bunkerdepot.

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT

Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.

ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

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

Wiese & Co.,

Lissabon.

Skibsmæglere & Saltexportører.

Bunker Kul. Billigste Priser.

(Største flydende Kullager).

Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).

Motorfartyg till Salu.

M. F. »Karl«, cirka 230 d. w., 10½ fot, byggt 1910 av ek & furu, 83 netto reg., ett stort lastrum, 2 stora luckor, 1 ångvinsch med donkey panna, 35 h. k. Lysekilmotor, fart ca. 4½, å 5 knop på moderat bränsleåtgång, förstklassigt skick, till salu billigt. Terms kunna i nödfall ordnas. Närmare meddela A. B. Sandström, Stranne & Co., Göteborg. Telegr. adr.: „Sandis“.

Dampbaad til Salg.

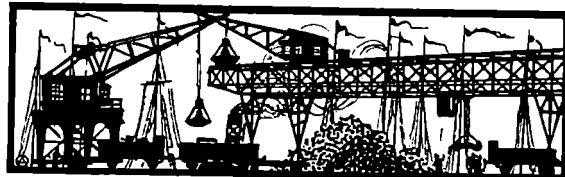
En Dampbaad, 45 HK., 26 Reg. Tons, er billig til Salg straks. Bill. mrk. »Dampbaad« bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

H. NIELSEN

1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags Skibsreparationer.

Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

DEMAG



**Losse- og Transportanlæg,
Havnekraner,
Wagontippere,
Selvgribere.**

REPRÆSENTANTER:

Edwards & Rasmussen

INGENIØRER.

København B, Vestergade 3.

DEUTSCHE

MASCHINENFABRIK A. G.
DULSBURG

Kjøbenhavn, den 30. Juni 1915.

En Frihavn ved Malmö. Om dette Emne skriver »Børsen« bl. a.: I Aaringer har Frihavnsspørgsmaalet været levende i Sverig, og man har drøftet Spørgsmaalet om Oprettelsen af Frihavne baade ved Stockholm, ved Gøteborg og ved Malmö. De Forhold som Krigen har skabt, har givet de skandinaviske Frihavnsproblemer ny Vind i Sejlene, og i Øjeblikket synes Spørgsmaalet om Oprettelsen af en Frihavn i Malmö at nærme sig sin Løsning.

Malmö Frihavnsaktiebolag er allerede forlængst en Kendsgerning, og mellem dette Selskabs Interimsbestyrelse og Malmö Havnedirektion har der været ført en Række lange og indgaaende Forhandlinger. Disse er nu for saa vidt bragt til et Resultat, som de to Parter er naaet til Enighed om en Kontrakt, i Følge hvilken Selskabet for et Tidsrum af 20 Aar skal have Eneret til at drive den planlagte Frihavn og at udnytte denne indenfor de Rammer Kontrakten nærmere angiver.

Allt lyder saaledes paa, at Spørgsmaalet om Oprettelsen af en Frihavn ved Malmö nu i en nær Fremtid vil blive bragt til Udførelse, og der turde fra dansk Side være al mulig Grund til at holde sig dette for Øje. De Udviklingsplaner for vor Havn, som for Øjeblikket staar paa herhjemme, er i Virkeligheden allfor smaatskaarne i deres Planlæggelse, og det er i høj Grad at beklage, at man ikke i Tide sørger for med Henblik paa de Udviklingsmuligheder, der utvivlsomt er til Stede, at tilvejebringe Havneanlæg, der i større Udstrækning er i Stand til at møde Fremtidens Krav.

»Søborgs« Undergang. Udenrigsministeriet meddeler:

Den af de tyske Myndigheder i Anledning af Dampskibet »Søborgs« Undergang i Nordsøen den 30. Maj d. A. foranstaltede Undersøgelse har givet som Resultat, at nævnte Dampskib ved en ulykkelig Forveksling ved Torpedoskud er blevet sænket af en tysk Undervandsbaad.

Undervandsbaadens Chef mente at have en ikke neutral Dampner for sig og hævder, at saavel Nationalitetsflaget som de paamaalede Nationalitetsmærker ved Skudets Aflyring ikke tilstrækkelig kunde ses.

Den tyske Regering har gennem den herværende tyske Gesandt udtalt sin dybe Beklagelse af det forefaldne og sin Beredvillighed til at yde Skadeserstatning og samtidig foreslaaet den danske Regering at udpege en Sagkyndig til Fastsættelsen af Skadens Størrelse sammen med en fra tysk Side valgt Sagkyndig.

Skrivelser til Storbritannien angaaende Varer der kommer for Priseret. I Følge Meddelelse fra Udenrigsministeriet bør Skrivelser, der af herværende Firmaer tilstilles det kgl. Gesandtskab i London angaaende saadanne for vedkommende Firmaer bestemte Varepartier, der af en eller anden Grund er blevet opløst og bragt for Priseretten i Storbritannien, være affattet paa Engelsk. Endvidere bør i hvert enkelt Tilfælde en Kopi af den paagældende Skrivelse vedlægges til Gesandtskabet og en anden Kopi af Skrivelsen indsendes til Udenrigsministeriet. — Saafremt disse Regler ikke følges, er det kgl. Gesandtskab i London bemyndiget til at tilbagesende de paagældende Skrivelser (med eventuelle Bilag) til de respektive Afsendere.

Krigsforsikringen for Varer. Det i Henhold til midlertidig Lov af 24. September 1914 oprettede »Dansk Krigs-Søforsikring for Varer« har afgivet Beretning om sin Virksomhed i Tiden indtil 31. Marts d. A. Af Beretningen fremgaar, at Forsikringsinstituttets Netto-præmieindtægt i det siden dets Oprettelse forløbne Tidsrum har udgjort ialt Kr. 4.204.619.67. I Skadeserstatninger er udbetalt Kr. 355.126.02. Der er derhos anmeldt Skader til et Beløb af c. 1.600.000 Kr. i Anledning af Opbringelser med paafølgende Tilbageholdelser af Varer. Institutets Regnskabsforelse er revideret af Revisions- og Forvaltningsinstituttet i Kjøbenhavn.

Krigsforsikringen for Skibe. Det i Henhold til midlertidig Lov af 10. September 1914 oprettede Forsikringsinstitut »Krigsforsikringen for danske Skibe« har afgivet Beretning om sin Virksomhed i Tiden indtil den 31. Marts d. A. Af Beretningen fremgaar, at Institutets Præmieindtægt med Fradrag af Ristorni i det siden dets Oprettelse forløbne Tidsrum har udgjort ialt Kr. 5.408.365.15, hvoraf Kr. 830.484.69 henstaar som Tilgodehavende hos de Forsikrede. Som Erstatninger ved afsluttede og à Konto-Udbetalinger ved endnu ikke afsluttede Havarier er udbetalt ialt Kr. 1.169.067.30. Erstatningerne for endnu ikke opgjorte Skader samt for saadanne, hvis Afgørelse er afhængig af Domstoles Kendelse eller af endnu ikke afsluttede Undersøgelser og Forhandlinger, kan i det for Institutet ugunstigste Tilfælde anslaaes til 780.000 Kr. Institutets Regnskabsforelse er revideret af Revisions- og Forvaltningsinstituttet i Kjøbenhavn.

Lloyd's Registers Skibbygnings Statistik for Tiden mellem 1. Jan. og 31. Marts 1915. Den 31. Marts var der i England 471 Skibe paa ialt 1.587.467 Tons under Bygning. Dette er 40.000 Tons mindre end i forrige Kvartal, og henved 303.000 Tons mindre end for 1 Aar siden.

Af disse Skibe byggedes 412 paa ialt 1.298.938 Tons til Lloyd's Registers Klasse.

I Kvartalet paabegyndtes i England 140 Skibe paa ialt 292.421 Tons, og der sættes 121 Skibe ialt paa 266.732 Tons i Vandet.

Englands oversøiske Handel. Board of Trade meddeler, at til Trods for den tyske Undervands-Kampagne tiltager den britiske oversøiske Handel vedblivende. Værdien af Indforsler var i Maj Maaned 71.625.000 £, d. v. s. 10 Mill. £ højere end Indforseltallet for nogen tidligere Maj Maaned. Udforslen beløb sig til 33.619.000 £, og viser en Stigning i fire Maaneder i Træk.

Konsulatvæsnets. Under 29. December 1914 er H. Houlberg af Colombo blevet udnævnt til ulønnet dansk Konsul dersteds.

Kongen har under 5. Maj efter Ansøgning meddelt fungerende Konsul i New Orleans, udsendt Vicekonsul P. T. J. Søgaard Afsked paa Grund af Alder i Naade og med Pension fra 1. Juli.

Rapporteret Skib. Føreren af Dampskibet »Moskov«, Kaptajn M. P. Jacobsen meddeler, at han den 23. ds. paa 60° 31' N. Brd. og 3° 33' V. Lgd. passerede en Skonnert med Signalbogstaverne »N. K. Q. M.« (»Ariel« af Svendborg), som ønskede sig rapporteret.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Sverig: Kapprovinsen er erklæret fri for Pest.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1914.

(Fortsat.)

I Sammenhæng med dette af Landsoverskatteraadet rejste Spørgsmaal kunde det være af Interesse at undersøge, om den Fortolkning, som man hidtil for Søfartens Vedkommende har givet af Udtrykket »Virksomhed i Udlandet«, egentlig kan siges at være rationel.

I ovennævnte Vejledning angaaende Indkomst- og Formueskat, Artikel 9, sidste Stykke, med Hensyn til Reglernes Anvendelse paa Skibsaktieselskaber bemærkes: at den Bruttoindtægt, der bliver at tage i Betragtning ved Fradragets Beregning, er den, som i Regnskabsaarets Løb haves ved Skibets Fart mellem udenlandske Havne, d. v. s. ved at befordre Gods og Personer fra fremmed Sted til fremmed Sted, selv om Skibene ikke udelukkende i det paagældende Aar er benyttede til Fart mellem udenlandske Havne uden nogen Gang at have losset i dansk Havn, hvorhos det ogsaa, naar Varer, der komme fra udenlandsk Havn, kun omlades i dansk Havn, for atter derfra at afskibes til udenlandsk Havn, maa anses berettiget til at tage den ved slig Transport indvundne Fragt i Betragtning ved Fradragets Beregning.

Denne Regel er vel simpel og klar. Men medens den sikkert ikke gaar Skattemyndighederne for nær, forekommer det paa den anden Side Repræsentationen, at den ikke yder Rederierne Retfærdighed. Ganske utvivlsomt forekommer det nemlig Repræsentationen, at der for de Skibe, der sejler mellem danske og udenlandske Havne, bør henregnes en Del til Virksomhed i Udlandet. Man kunde saaledes fristes til at hævde den Distinktion, at Fragtindtægterne ved Import for en Vare solgt cif en dansk Havn hidrører fra Udlandet og for Eksportens Vedkommende, at Fraglindtægten for en Vare solgt fob hidrører fra Virksomhed i Udlandet og at Passengerindtægterne fra Udlandet til en dansk Havn ligeledes maa siges at hidrøre fra Virksomhed i Udlandet. Dette er dog kun en mere teoretisk Betragtning uden praktisk Betydning, dels fordi der ved Siden af Varesalget cif eller fob foregaar andre Transaktioner, der omstøder Betragtningen, som f. Eks. at Fragten for et cif Køb i dansk Havn ofte betales i Danmark og fradrages cif Prisen, — og dels fordi Rederiet ikke har nogensomhelst Adgang til at føre Kontrol med Salgsbetingelserne for Lasten. En anden Betragtning, der

maaske kunde opstilles, er den, at Virksomhed i Udlandet er: at tilbyde sit Skibsrum og bortfragte det i Udlandet. Herved vilde man komme til den Konklusion, at Import er Virksomhed i Udlandet og Eksport Virksomhed i Indlandet. Heller ikke en saadan Betragtning holder dog Stik, idet en dansk Købmand jo meget vel kan befragte et Skib fra udenlandsk Havn (f. Eks. Kulimportør), ligesom Bruttofragten ogsaa ofte hæves i Udlandet, selv om Ladningen er indlastet i Danmark. I Virkeligheden er det, der foregaar ved Sejlads mellem danske og udenlandske Havne, en Følge af Virksomhed saavel i Indland som i Udland. Skibsfartens Hovedvirksomhed er jo Indladning, Transport og Udlosning.

Den i Vejledningen givne Regel er i hvert Fald ikke rigtig. Holder man sig f. Eks. det forannævnte Eksempel for Øje — et Dampskib, der har Partlast til en norsk Havn fra Amerika —, springer det urimelige straks frem i den Regel, at hele Indtægten fra Amerika til Norge henregnes som Virksomhed i Udlandet, men intet af Indtægten fra Amerika til Danmark.

Endnu tydeligere vil Manglerne ved den givne Regel fremgaa af et andet Eksempel: Et Skib indtager en Last i Amerika paa Konnossementer lydende paa »Kjøbenhavn til Ordre«; hvis denne Last under Skibets Rejse til Kjøbenhavn bliver solgt til f. Eks. Stettin, og Lasten direkte omlades i Kjøbenhavn og afskibes til Stettin, maa hele den ved Transporten indvundne Fragt tages i Betragtning ved Fradragets Beregning. — Hvis derimod Lasten forbliver i Kjøbenhavn i længere Tid og derefter sendes videre til et fremmed Land, maa intet af den indvundne Fragt tages med i Fradragets Beregning, og hvis endelig Lasten under Rejsen til Kjøbenhavn er solgt f. Eks. til en jydsk By, og Skibet derfor bliver beordret til denne By, hvor Lasten opløses, maa heller intet af den indvundne Fragt tages med i Fradragets Beregning, selv om Lasten af Modtageren i den jydsk By er solgt til en tysk Plads og derfor pr. Jernbane straks afgaar til denne Plads.

Vanskeligheden ved nøjagtigt at afgøre, hvilken Del af Virksomheden, der foregaar i Udlandet, og hvilken Del af Virksomheden der foregaar i Indlandet, er overordentlig stor. Medens det paa den ene Side er ganske klart, at den Virksomhed, der f. Eks. udfoldes af et Kulkompagni, der ved sine Baade henter Kul hjem fra England til Salg her i Landet — naar der bortses fra selve Transporten — udelukkende foregaar i Indlandet, er Forholdet et helt andet med et Rederi-Selskab, der f. Eks. har et fast Kontor i New York, hvor dette Kontor frit disponerer over Skibsrummet i de Dampskibe, der skal afgaa fra New York til Hjemlandet. Kontoret paa den fremmede Plads skaffer Skibsrummet udlejet og fastsætter Fragtraterne. Hele Virksomheden — atter bortset fra selve Transporten — foregaar da i Udlandet. Og hvad nu selve Transporten angaar, da turde det jo ogsaa være givet, at naar den har sit ene Endepunkt i Udlandet og sit andet Endepunkt i Hjemlandet, foregaar en Del af denne Transportvirksomhed i Udlandet.

En teoretisk helt retfærdig Bedømmelse af alle herhen hørende Forhold forekommer Repræsentationen umulig, og selv om en saadan kunde foretages, vilde Udførelsen i Praksis støde paa teknisk uoverstigelige Hindringer. Vanskeligheden paa dette Omraade vilde blive en lignende som paa de foran behandlede Omraader. Thi de Beregninger og de Undersøgelser, der maatte anstilles, det Bogholderi, der vilde blive nødvendigt, vilde blive saa omstændelige, at de i Praksis maa regnes som ugennemførlige. Det vil derfor blive nødvendigt at fastslaa en Regel, der, samtidig med at den yder Retfærdighed til begge Sider, er teknisk overkommelig.

(Fortsættes.)

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsat.)

Ved Afsnittet Lodsforhold udtalte

Mægler H. A. Hansen, Thuro: Som valgt af Dansk Sejlskibsrederi-Forening til at forhandle med Lodsvæsnets og Dampskibsrederiforeningen vil jeg gerne have Lov til at give nogle Oplysninger om, hvorledes Forholdene stiller sig, efter at det, der staar i Aarsberetningen, var nedskrevet. Jeg havde en personlig Forhandling med Lodsdirektøren først i denne Uge. En Repræsentant for Dampskibsrederne var ogsaa indvarslet til Mødet og ligeledes en Repræsentant for Foreningen for mindre Skibe, men ingen af de Herrer var modt. Det synes, som om de er blevet kede af Sagen, der jo har staaet paa siden 1906, uden at der endnu er opnaaet Enighed.

Det er ikke saa lidt, der endnu staar de interesserede Parter imellem. Som man vil se af Aarsberetningen, gaar Udkastet til Ændringer i Lodsloven ud paa, at naar Lods benyttes under Bugsering, erlægges Lodsbetalingen med tre Fjerdedele af Afgiften, beregnet efter hvert Fartøjs Brutto-Tonnage og Dybgaende, og naar flere Fartøjer bugseres under Vejledning af samme Lods, bliver Betalingen for det første Fartøj tre Fjerdedele, for Fartøj Nr. 2 to Tredjedele, og for hvert af de øvrige Fartøjer Halvdelen af den beregnede Afgift. Fra Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Side har vi holdt paa, at Lods-penge skulde erlægges med tre Fjerdedele af den beregnede Afgift for alle bugserede Skibe, medens der fra den anden Side forlappes, at der skal betales fulde Lods-penge. Dette har vi ment var aldeles urigtigt, og det er heller ikke i Overensstemmelse med, hvad der er Sædvane i Udlandet. Naar Lodsvæsnets paa enkelte Steder har paastaet, at det gaar lige saa hurtigt at bringe Skibe frem under Sejl som Skibe med Damp, maa vi holde paa, at det passer ikke med de virkelige Forhold. Vi holder altsaa paa, at i Farvande, hvor der ikke er Lodstvang, skal der betales tre Fjerdedele af den beregnede Afgift i Stedet for fulde Lods-penge. Med Hensyn til Farvande, hvor der er Lodstvang, holder vi paa, at der skal ikke foretages nogen Nedsættelse af Lods-penge, naar Lods ikke benyttes. Hvor der er Lodstvang, er det givet, at der skal benyttes Lods, men i Udkastets Forslag om, at Lods-penge skal nedsættes, naar Skibsføreren ikke benytter Lods, er der noget ganske urimeligt, thi det er at sætte Præmie paa ikke at benytte Lods. Vi holder paa, at naar der er Lodstvang i det paagældende Farvand, skal der betales fulde Lods-penge, selv om Lods ikke benyttes. Der har tidligere været Mulker for ikke at benytte Lods og er vel til dels endnu.

Det tredje Punkt, med Hensyn til hvilket der ikke er Enighed, er Farvandskendskabet. Udkastet gaar ud paa, at det en Gang erhvervede Farvandskendskab fortabes, hvis det ikke fornyes ved Besejling af samme Farvand mindst en Gang hvert andet Aar efter sidste Benyttelse af Lods i Farvandet, medens selve Farvandskendskabet erhverves ved Benyttelse af Lods mindst tre Gange indenfor et Tidsrum af tre paa hinanden følgende Aar. Vi fra Sejlskibsrederens Side har forlangt, at naar en Fører har erhvervet sig Farvandskendskab paa nysnævnte Maade, skal han bevare dette Farvandskendskab, uden at Bevarelsen heraf betinges af, at han indenfor de næste tre Aar besejler det paagældende Farvand med eller uden Lods. Vi holder altsaa paa, at naar man en Gang har erhvervet Farvandskendskab i et bestemt Farvand, skal det ikke fortabes. Den fra den anden Side opstillede Fordring er egentlig ensbetydende med Lodstvang. Grundprincippet i vor Lodslovgivning er Lods-frihed, medens denne Fordring ganske strider mod Grundprincippet, idet der derefter vil være Lodstvang saa at sige over det hele. Ved den sidste Forhandling er jeg gaaet ind paa, at der til Erhvervelse af Farvandskendskab fordres, at den paagældende Skibsfører har besejlet Farvandet mindst fire Gange — altsaa i Stedet for tre Gange — indenfor tre paa hinanden følgende Aar. Dette er en Forøgelse af Fordringerne. Det betyder altsaa, at naar Skibsføreren har besejlet et Farvand to Gange ind og to Gange ud med Benyttelse af Lods, skulde dette medføre Farvandskendskab for ham; og herefter skulde hans Farvandskendskab ikke behøve at fornyes ved ny Besejling indenfor et bestemt Tidsrum. Jeg var en Smule betænkelig ved det, men mente dog, for at vi kunde stille os en Smule imødekommende, at vi kunde gaa ind paa, at Farvandskendskab først erhverves ved Besejling med Benyttelse af Lods fire Gange i Stedet for tre Gange. Fra den anden Side forlangtes der seks Ganges Besejling, hvad jeg var absolut imod, og hvis vi kan opnaa, at Bestemmelsen om de fire Gange gennemføres, maa vi være tilfreds dermed.

Hvad selve Lodstakterne angaar, er man gaaet ind paa nogle Takstforhøjelser for 16 danske Havnes Vedkommende. Forhøjelserne vil komme til at rette sig efter Skibenes Størrelse, men de vedrører ikke i større Omfang danske Sejlskibe. Jeg skal nævne, at for Rudkøbing Havns Vedkommende vil Forhøjelsen blive saadan noget som $5\frac{1}{2}$ Kr. for Skibe paa over 200 Tons, og 11 Fods Dybgaende. For Stege Havns Vedkommende vil Forhøjelserne udgøre 2 til 3 Kr. for hver Afdeling for Skibe paa over 300 Tons. For Vejle Havns Vedkommende bliver Forhøjelsen saadan noget som $2\frac{1}{2}$ Kr. for Lodsning af Skibe paa over 150 Tons fra Reden til Havnen. For Skelskørs Vedkommende bliver Forhøjelsen $5\frac{1}{2}$ Kr. for Skibe paa over 250 Tons. De øvrige Forhøjelser angaar saa store Skibe, at de ikke kommer til at berøre danske Sejlskibe ud over ganske enkelte, som er over en for hvert Sted bestemt Størrelse. Man kunde tænke sig, at der opstilledes Fordring om, at Forhøjelserne udvidedes til at omfatte flere end disse 16 Havne, men det er der taget Forbehold imod. Der vil altsaa ikke her være et Præcedens, som kan paabe-raabes ved den Revision af Lodstakterne, som Foreningen paa et tidligere Tidspunkt har henstillet, at man foretog.

Det er det væsentligste af, hvad jeg har at meddele Forsamlingen om disse Spørgsmaal. Hvorledes Udfaldet bliver, kan jeg naturligvis ikke sige. Jeg har for mit Vedkommende udtalt overfor Lodsdirektøren, at det af os indrømmede var den sidste Indrømmelse, vi kunde gøre, og ganske særlig, at vi ikke paa Vilkaar kan gaa ind paa Fordringerne med Hensyn til Fornylse af Farvandskendskab. Thi hvis vi skulde tage Forslaget, som det foreligger, vilde det være ensbetydende med, at vi ikke opnaaede noget som helst i Retning af de Lettelser, vi i en Række Aar har arbejdet paa at opnaa.

Ved Afsnittet Ulykkesforsikring udtalte

Sekretæren: I Slutningen af dette Afsnit staar der med Hensyn til Krigsforsikringen for Sejlskibsbesætninger: »Maaden, hvorpaa Forsikringen er ordnet, vil det ikke være nødvendigt at komme nærmere ind paa, eftersom Lovene er udsendt til alle Rederne.»

Jeg skal dog angaaende Ordningen tillade mig at bemærke, at ligesom Lovene for Krigsforsikringen for Sejlskibsbesætninger var i alt væsentligt de samme som for den almindelige Ulykkesforsikring, var jo ogsaa Formand, den øvrige Bestyrelse, Direktør og Personale de samme. Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Bestyrelse udtaler paa de Sejlskibsreders Vegne, der tegnede Krigsforsikring, en Tak til enhver af de nævnte, deriblandt ogsaa Bogholder Jæger, for deres gode Hjælp.

Den Lovændring, hvorved den overordentlige Forsikring kommer ind under Loven af 1. April 1905 er som bekendt traadt i Kraft den 24. April i Aar.

Formanden: Der er en Ting, som ligger mig paa Sinde ved denne Løjlighed, nemlig at bringe en Tak til de Ministerier, som har haft med Sagen at gøre. Det har været et ret betydeligt Arbejde at faa den ordnet. Indenrigsministeriet stillede sig overordentlig velvilligt og lovede at søge den gældende Ulykkesforsikringslovs Rammer udvidet, saaledes at Staten kom til at bære samme forholdsmæssige Andel i Risikoen ved den udvidede Forsikring som ved den hidtidige. Vi er overalt, hvor vi har henvendt os i Ministerierne, særlig i Indenrigsministeriet og i Handelsministeriet, blevet modtaget med Imødekommenhed, man har hørt paa os og har været tjenstvillig i enhver Retning.

Vi har ligeledes forhandlet en Del med Udenrigsministeriet, om ikke om denne Sag saa om andre Sager, og jeg synes, vi skylder ogsaa dette Ministerium en Tak for dets Imødekommenhed.

Mægler R. S. Hansen, Thuro: Vi vilde have været ret uheldigt stillet, hvis vi ikke havde faaet lavet noget i Retning af en saadan Krigsforsikring og gjort det hurtigt. Var det ikke sket, havde vi ikke kunnet genoptage Sejlsadsen. Derfor lavede vi til at begynde med den gensidige Krigsforsikring for Besætningerne, da den ministerielle Vej undertiden tager længere Tid. I Løbet af kort Tid fik vi startet den gensidige Krigsforsikring, og jeg er sikker paa at være i Overensstemmelse med Forsamlingen, naar jeg bringer Direktør Hein og Hr. Andersens i Ulykkesforsikringsselskabet en Tak for det store Arbejde, de her har gjort. De stillede sig meget velvilligt, og det tog lang Tid, og de maatte arbejde til sent paa Aftenen, men ikke des mindre arbejdede de med stor Iver og Ihærdighed, og det bør de have en varm Tak for.

Ved Afsnittet Danske Sejlskibes Tilbageholdelse i tyske og russiske Havne bemærkede

Sekretæren: Foreningen har i Begyndelsen af Maj Maaned gennem Fællesrepræsentationen gjort et nyt Forsøg paa at faa de tilbageholdte Skibe frigivet og har indsendt en ny Fortegnelse over Skibene. Formanden for Fællesrepræsentationen har i denne Anledning forhandlet med Udenrigsministeriet, der lovede at gøre alt, hvad der stod i dets Magt for at bevirke Skibenes Frigivelse.

Ved Afsnittet Spørgsmaalet om Erstatning til de stoppede Skibe udtalte

Mægler R. S. Hansen: Som en af dem, der har faaet Smerten at føle ved, at vore Skibe er blevet liggende i Petrograd, vil jeg sige Foreningen Tak, fordi den har taget sig af Sagen. Der ligger 8 Skibe fra Thuro, og det er selvfølgelig en Gene og et Værditab for Rederne. Jeg tror, jeg tør tale paa alle de vedkommende Reders Vegne, naar jeg beder Bestyrelsen arbejde af fuld Kraft paa at faa Spørgsmaalet løst. Det betyder jo ikke noget

lille Tab at have dem liggende der i aarevis. Nu har de allerede ligget der et Aarstid, og hvorlænge de kommer til at ligge der endnu, ved ingen af os. Men foreløbig takker jeg altsaa for det Arbejde, som er gjort i Sagen.

Formanden: Om den Sag har vi ogsaa ret ofte forhandlet ved forskellige Løjligheder og har søgt at udvirke Frigivelse af disse Skibe. Vi kom saa vidt, at de fik Tilladelse til at sejle, naar de kunde slippe fra Petrograd. En Del af dem kom ud, anen de kom ikke langt, for de blev vist tilbage til Havnen. Forholdet er det, at der ligger mange Skibe i Petrograd. Der foreligger Kendsgerninger for, at Sagen er fremme i Rusland, og saa vidt vi kan skønne, vil de danske Skibe, som ligger der, faa Lov til at gaa derfra i Løbet af kort Tid, men de skal i saa Fald have russisk Besætning og sejle til Raumo, hvortil de danske Redere saa maa sende Folk for at hente Skibene. Det ser altsaa ud til, at det skal lykkes at faa Skibene frigivet.

Sekretæren: Jeg kan meddele, at hvis Skibene frigives, vil der fra Krigsforsikringens Bestyrelses Side ikke være noget i Vejen for, at disse Skibe forsikres, til Trods for at de maaske maa gaa med russisk Mandskab, men det bliver mod en Forhøjelse af Præmien. Men der bliver et andet Spørgsmaal, der er en Sag mellem Rederne og Kaskoassurandørerne, nemlig, hvorledes disse — det bliver vel nærmest Svendborg Søassurance — vil stille sig med Hensyn til Forsikring, naar Forholdet er det, at Skibene gaar ud med russisk Besætning.

(Fortsættes.)

Det Vestindiske Kompagni

har udsendt Beretning for det andet Driftsaar, fra 1. Januar 1914 til 31. December 1914. Det hedder deri bl. a.:

Kompagniet har ved udsendte Repræsentanter undersøgt alle Forhold vedrørende Anlægget af den ny Havn i Long Bay paa St. Thomas, specielt Betingelserne for Udviklingen af Omsætningsforhold, som forventes at fremstaa i Forbindelse med Panamakanalen.

Havnearbejderne er i det forløbne Aar fortsat i det i forrige Aarsberetning angivne Spor, men er skredet noget langsommere frem, end der var Grund til at forvente. Bolværket er opsat i hele sin Længde, medens der resterer en Del af Uddybningen og Opfyldningen. Af Kajen er omtrent to Tredjedele opfyldt og planeret, saaledes at Kulpladsen har kunnet tages i Brug. Den ene Kulkran er opstillet og arbejder tilfredsstillende; den anden forventes at være opstillet omkring den 1. Juli 1915. Endvidere er der til Kulforsyning paa Reden foreløbig bygget to Staallægtre, som hver har en Bæreevne af 300 Tons.

I Elektricitetsværksbygningen er Opstillingen af Akkumulatorbatteriet og den ene Dieselmotor med tilhørende Dynamo tilendebragt, og de foretagne Prøver var særdeles tilfredsstillende. Installationen af den anden Dieselmotor vil være tilendebragt i Løbet af Februar 1915, hvorefter Elektricitetsværket staar fuldt færdigt.

Kompagniet har fra den 1. April 1915 paataget sig den offentlige og private Belysning med Elektricitet i Byen Charlotte Amalie. I dette Øjemed er der nedlagt et Fødekabel fra Elektricitetsværket ind til Byen, og Opsætningen af Luftpæler og Stiklinier osv. er under Arbejde.

Opførelsen af Oljetankanlægget paabegyndtes i de sidste Maaneder af Aaret med Lægningen af Fundamenter til de første Oljeholdere, som tilsammen rummer 16,000 Tons Olje. Opstillingen af disse vil være tilendebragt i Løbet af April 1915, og der er afsluttet Overenskomst om Forsyning af Brændselolje. Ogsaa Pakhusanlægget er under Udførelse. Med Henblik paa Vandforsyning er der foreløbig projekteret et System af Cisterner, hvorfra Van-

(Fortsættes eller »Rørr. for Søfarende«.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe & Idenhold til Forskrifterne for de under Dampskibetsmyndoven 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 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 Dybder er angivet i Meter (m). Afstande i Semil (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.

806. Sverrig E.-Kyst. Midlertidig Afmærkning.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 25/470. Stockholm 1915.)

De Vagere, som midlertidig skulde udlægges inden for 3 Sømilgrænsen paa svensk Territorium paa Strækningen 1) *Luleå—Oregrund*, 2) *Svartklubben—Årholma* og 3) *Landsort—Ölands Norra Udde*, er nu udlagte. Vagterne, ligger som tidligere angivet, med følgende Undtagelser:

B. I *Bottenhavet*.

13) Den under 13 anførte sorte Vager med 1 Ballon og hvidt Bælte ligger paa 62° 51' 15" N. 18° 28' 40" E. uden for *Högbonden*.

E. I *Norrköppingsbukten*.

2) Den under 2 anførte store Stage med 1 nedadvendt Kost ligger paa 58° 42' 26" N. 17° 43' 23" E. Vest for en nyfunden 4 m Grund. 6) Den under 6 nævnte sorte Vager med 1 Ballon og hvidt Bælte ligger paa 58° 29' 27" N. 17° 13' 02" E. Øst for en nyfundet 10 m Grund. 7) Den under 7 nævnte store Stage ligger paa 58° 29' 05" N. 17° 12' 40" E., Øst for en nyfundet 6,5 m Grund. 8) Den under 8 nævnte store Stag med 1 nedadvendt Kost ligger paa 58° 29' 12" N. 17° 13' 10" E., Vest for en nyfundet 7,5 m Grund.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/741. København 1915.)

807. Tyskland. Memel. Vrag borttaget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 36/205. Berlin 1915.)

Vraget af den lille Dampfer, der var sunket i Havneindløbet, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 55° 43' 38" N. 21° 06' 04" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/516. København 1915.)

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

808. Danmark. Smaalands-Farvandet. Fæmø. Havnefyrs Brændetid forandret.

Det hvide, faste Fyr paa *Fæmø* Havns W.-Mole brænder efter den 1ste Juli d. A. fremtidig hele Aaret. 54° 58' (20") N. 11° 31' (02") E.

(Kort Nr. 157. 244 og 251. Danske Lods Side 549. Havne-Lods Side 57 og 58. Fyr-Port. Nr. 508.)

Fra Solnedgang til Solopgang er det forbudt at sejle ind i og ud af *Savona* Havn uden særlig Tilladelse fra Havnekaptajnen. Intet Skib maa nærme sig Havnen fra Solopgang til Solnedgang før det har faaet Lods om Bord, eller før det har faaet Instruktøner angaaende Besejlingen fra Lodsbaaden eller fra et af Havnekaptajnens Fartøjer, som gør Tjeneste uden for Havnen. *Savona*: 44° 18 $\frac{3}{4}$ ' N. 8° 29 $\frac{1}{2}$ ' E.

824. Italien W.-Kyst. Livorno. Besejling.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 153/336. Genova 1915.)

Havnekaptajnen i *Livorno* har udstedt følgende Paabud: Fra Solnedgang til Solopgang er det forbudt at staa ind i og ud af *Mediceo* Havn uden skriftlig Tilladelse fra Havnekaptajnen.

Fra Solopgang til Solnedgang skal ankommende Skibe stoppe i Forhavnen og hejse Keudingsignal eller i Mangel heraf Nationsflaget paa Toppen samt afvente Nedsættelsen af Ballonen paa Mastetoppen paa Yderenden af den lige Dæmning ved Sanitetsbygningen, førend de manøvrerer hen imod Indløbet til *Mediceo* Havn. Udgaende Skibe skal have Tilladelse og Instruktøner fra Havnekaptajnen til Afsejlingen.

Ved Besejlingen af *Mediceo* Havn skal man holde sig midt i Lobet, og Skruen skal være stoppet ved Passagen af Havnemundingen.

Livorno: 43° 32 $\frac{1}{2}$ ' N. 10° 17 $\frac{3}{4}$ ' E.

825. Italien W.-Kyst. Civitavecchia. Besejling.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 153/337. Genova 1915.)

Det er forbudt at sejle ind i Havnen fra Solnedgang til Solopgang, og man skal holde sig mindst 1 $\frac{1}{2}$ Sm fra Havnen. Om Dagen maa man kun sejle ind, naar man har Lods om Bord. Det er forbudt at forlade Havnen om Natten uden skriftlig Tilladelse fra Havnekaptajnen. *Civitavecchia*: 42° 05 $\frac{1}{2}$ ' N. 11° 47' E.

826. Tyrkiet. Dardanellerne SW. Rabbit Islands. Mavro Islands S. Skær.

(„Notice to Mariners“ Nr. 515. London 1915.)

Et Skær med 7,7 m Vand ligger 0,57 Sm 123° (misv. SE. $\frac{3}{4}$ E.) fra NE.-Pynten af *Praso Island*. 39° 55 $\frac{1}{2}$ ' N. 26° 04 $\frac{1}{2}$ ' E.

827. Ægypten. Alexandria. Fyr slukkede.

(„Notice to Mariners“ Nr. 517. London 1915.)

Følgende Fyr er slukkede indtil videre: *Great Pass* Ledofyr samt alle Baakefyr og Lystønder i *Great Pass*. 2) Fyret paa S.-Enden af den ydre Bølgebryder. 3) Lystønden ud for Karantæne-Bølgebryderen. Det er forbudt at løbe ind i Havnen mellem Solnedgang og Solopgang. c. 31° 10' N. 29° 50' E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

809. Danmark. Kattegat. Isefjord. Inder-Bredning og Ourø-Vestre-Løb. Ud-lægning af Flaader.

Fra medio Juli d. A. og i e. 2 Maanedes vil der i *Inder-Bredning* – foruden Flaader inden for og i Nærheden af Søminstationens almærkede Territorium – kunne være udlagt Flaader i *Ourø-Vestre-Løb* til Brug ved Topdoskvedning i en Linie mellem Søminestationens Brohoved og lidt Øst om Kisprikken paa *Hønseløsen*.

Der vil som Regel ikke være nogen Lantenerne paa Flaaderne om Natten.
Hønseløsen: 55° 46' N. 11° 46' E.

810. Danmark. Kattegat. Mariager-Fjord. Dybde atter normal.
De Taughindringer, der forudsagde, at Dybden i den gravede Rende over Barren ved Indsejlingen til *Mariager-Fjord* var aftaget til 5 m, er fjernede, saaledes at Dybden her nu atter er 6 m. Indløbet: 56° 41 $\frac{1}{4}$ ' N. 10° 30 $\frac{1}{4}$ ' E.
(Kort Nr. 138, 211, 247 og 272. Danske Lods Side 163. Havne-Lods Side 76 og 115.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/584. København 1915.)

811. Sverige. Kattegat. Göteborg Skærsaar. Mine-Øvelser. Lystønde ud-lægges midlertidig.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 25/461 og Nr. 25 Side 167. Stockholm 1915.)
I Sommeren 1915 vil der blive afholdt Øvelser med Miner inden for Indløbet til *Göteborg*.

Paa *Knippeholmen* og *Græskær* gives Signaler for Farvands-Adspærringen. Ved *Dyban* paa *Rindø-fjord* og ved Prik Nr. 2 paa *Ålesborgsfjorden* ligger et Vagtskib, der vil give nærmere Anvisning for Søfadsen.

Om fornødent kan Vagtskibet som Opmærksomhedssignal føre det internationale Flagsignal „M N“ (Skop Farten øjeblikkelig) paa et let synligt Sted eller give Signaltøgnene – – – – (L) efter Morsessystem, eventuelt gentaget, samt under usigtbart Vejr et løst Kanonskud eller flere løse Geværskud.

Fartøjer, der ntlægges eller optager Kabler, fører de lovbestemte Lantener herfor. Paa *Knippeholmen* og *Græskær* gives følgende Signaler:

1. To flattede Kugler eller to grønne Lantener (den ene over den anden) betyder, Farvandet mellem *Knippeholmen* og *Hannebådan* (*Göteborgsgrunden*) er spærret; man skal gaa S. om *Hannebådan*.

2. En flatted Kugle over en Kugle eller en grøn Lantenerne over en rød betyder, Farvandet mellem *Hannebådan* og *Stockholmskæret* er spærret; man skal gaa N. om *Hannebådan*.

Under Mineøvelserne ntlægges midlertidig en Lystønde, som viser rødt, fast Lys, tæt S. for To-Kosten paa S.-Siden af *Hannebådan*. Midlertidig Lystønde: 57° 40' 55" N. 11° 49' 35" E.

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

812. England. The Woudl. Sheringham. Vrag uskadelliggjort.

(„Notice to Mariners“ Nr. 516. London 1915.)
Vraget af Damperen *Empress*, der ligger 2,8 Sm 26° (misv. NE. $\frac{9}{8}$ N.) fra *Lower Sheringham Kirke*, er uskadelliggjort og Afmærkningen inddraget. Mindste Dybde over Vraget er 13 $\frac{1}{2}$ m. 52° 59' N. 1° 14 $\frac{1}{4}$ ' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/184. København 1915.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

813. Frankrig. Saint-Nazaire. Vrag.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 157/815. Paris 1915.)
Damperen *La Champagne* er strandet 550 m 233° (misv. WSW.) fra Fyret paa *Saint-Nazaire W.-Mole*. Vraget, der er over Vandet, ligger uden for Redens NW.-Grænse (Tanden *Ville-ès-Monten* – Fyret paa W.-Molen). Fra Vraget vises 2 sorte Balloner eller 2 røde Lantener (den ene over den anden) foruden Ankerlantenerne. 47° 15' 49" N. 2° 12' 35" W.

814. Spanien. Cadix. Lystønder udlagt.

(„Avisos á los Navegantes“ Nr. 15/283. Madrid 1915.)
Ved Kanalen, som forbinder Bugten ved *Cádiz* med *Arsenal de la Carraca*, er udlagt 9 Lystønder, hvoraf de 4 viser grønne Blink og de 5 røde Blink. Tønderne er nummererede fra 1 til 9, begyndende ved *Arsenal de la Carraca*. Fra Tønde Nr. 9 sætter man Kurs mellem Nr. 7 og 8 og står ind i Kanalen, holdende de grønne Blink om Styrbord og de røde om Bagbord. *Cádiz*: 36° 31 $\frac{1}{2}$ ' N. 6° 19' W.

815. Afrika. Lårache. Fyr tændt.

(„Avisos á los Navegantes“ Nr. 15/284. Madrid 1915.)
Paa Yderenden af den N-lige Mole ved Indløbet over Barren ved Havnen er tændt et hvidt Lygnlyr, der viser Et-Lyn hver 5 s., Lyg 0,6 s., Mørke 4,3 s., Flammens Højde over Middell-Lavvande: 12 $\frac{1}{2}$ m. Lysevne: 10 Sm. Rødt Taarn. *Lårache*: 35° 12' N. 6° 09' W.

816. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. Ambrose Kanal. Vrag borttaget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 22/1469. Washington 1915.)
Vraget af Lodsbaaden *New Jersey* er borttaget og Afmærkningen inddraget. 40° 28' 53" N. 73° 54' 17" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 53/1896. København 1914.)

817. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Absecon Inlet. Klokketønde flyttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 22/1470. Washington 1915.)
Den ydre Klokketønde er flyttet og ligger nu paa 39° 19' 55" N. 74° 23' 40" W.

818. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Floden. Midlertidige Ledefyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 22/1471. Washington 1915.)
Følgende midlertidige Ledefyr er tændt:

1. *Marcus Hook* hvide, faste Ledefyr. Forfyrret: 39° 46' 26" N. 75° 28' 50" W. Bagfyrret: c. 915 m 237 $\frac{1}{2}$ ° (misv. SW. t. W. 7/8 W.) fra Forfyrret.
2. *Chester* hvide, faste Ledefyr. Forfyrret: 39° 51' 34" N. 75° 19' 25" W. Bagfyrret: c. 775 m 51° (misv. NE. t. E. 1/4 E.) fra Forfyrret.

819. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Baltimore. Craig-hill Channel. Forfyr og Taagesignal forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 22/1473. Washington 1915.)
I *Craig-hill Channel* Forfyrts øvre Fyr er indsat en mørk Vinkel i Pejlinger fra 349° gennem 0° til 11°. Taagesignalet er forandret til To-Slag hver 30 s., 39° 11' 19" N. 76° 23' 41" W.

820. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. West River. Tønde ombyttet med Klokketønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 22/1474. Washington 1915.)
Curtis Point Shoal Tønde 1 er ombyttet med en Klokketønde. 38° 52' 15" N. 76° 28' 35" W.

821. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. York Spit. Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 22/1475. Washington 1915.)
I *York Spit* Fyr er indsat en hvid Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 107° til 116°. Grænserne for denne Lysvinkel gaar gennem *Tue Point Shoal* Tønde 3 og *Elbow of York Spit* Tønde 2. 37° 12' 35" N. 76° 15' 16" W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

822. Sardinien E.-Kyst. Terranova Bugt. Kap Coraso E. Baake opført.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 151/333. Genova 1915.)
Paa et tørt Skær c. 300 m SW. for den yderste Grund ved Kap *Ceraso* er opført en hvid, pyramideformet, 4 m høj Baake, c. 2600 m 59° (misv. E. t. N. 7/8 N.) fra det trigonometriske Punket paa *Monte Madalorinda*. Kap *Ceraso*: 40° 55' N. 9° 38 $\frac{1}{2}$ ' E.

Uddrag af Notices to Mariners.

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

No. 511. Borneo, South Coast, Tanjung Selatan—Shoal northward of. Position. At a distance of about 13 miles, northward of Tanjung Selatan, and about 1½ miles from the shore. Lat. 3° 56' 50" S., long. 114° 33' 50" E., on chart No. 3029. Description. A drying shoal of small extent. (Notice No. 511 of 1915, dated 14th June.)

Charts affected. No. 3029, Tanjung Selatan to Tanjung Malatayur. No. 941b, Eastern Archipelago, sheet 2. No. 2759a, Australia, northern portion. Publication. Eastern Archipelago Pilot, Part II., 1913, page 336.

No. 518. Red Sea, Eastern Shore, Loheia approach—Existence of a shoal. Position. At a distance of about 2½ miles, south-eastward, from the southern end of Kadaman Kohir island. Lat. 15° 31½' N., long. 42° 33½' E. Description. The shoal has an extent of about 5 cables in an east-north-easterly and west-south-westerly direction, with a least depth of about one fathom, sand and coral. Note. A note (posn. approx.) is to be placed on the charts against this shoal. (Notice No. 518 of 1915, dated 19th June.)

Chart affected. No. 143, Jebel Teir to Perim island. No. 8d, Red sea, sheet 4. No. 2523, Red sea. Publication. Red Sea and Gulf of Aden Pilot, 1909, page 360.

No. 520. Japan—Nipon, Uraga Suido, Su no saki—Rock north-westward of. Position. On the western side of the 9-fathom shoal situated at a distance of 8 cables, north-westward, from Su no saki. Lat. 34° 59' 11" N., long. 139° 44' 21" E., on chart No. 2657. Depth. 8½ fathoms. Description. A pinnacle rock, known as «Kohagenodasi». (Notice No. 520 of 1915, dated 19th June.)

Charts affected. No. 2657, Gulf of Tokyo. No. 953, Omai saki to Tsurugi saki. No. 996, Kii suido to Tokyo. No. 3334, Tokyo to Sendai bay. Publication. Japan Pilot, 1914, page 197.

No. 521. Eastern Archipelago—Borneo, South-East Coast, Pulo Laut strait—Existence of a shoal. Position. At a distance of 9½ cables, 175° (S. 7° E. Mag.), from Suangi rear leading light, which is situated on the south-east part of Suangi island. Lat. 3° 27½' S., long. 116° 01½' E. Depth. 1¼ fathoms. Variation. 2° E. (Notice No. 521 of 1915, dated 19th June.)

Chart affected. No. 2662, Plan of Pulo Laut strait. Publication. Eastern Archipelago Pilot, Part II., 1913, page 349.

det gennem Rørledninger føres til Kajen til Forsyning af Skibe.

Forsinkelsen i Udførelsen af Havnearbejdet skyldes til Dels de ved Krigen fremkaldte Forhold; yderligere har Krigen, som har hæmmet hele Verdensomsætningen, ogsaa udskudt Virkeliggørelsen af de Forhaabninger, som stilledes til det ny Havneanlæg i Forbindelse med Panamakanalens Aabning, og som først, naar Verdensomsætningen atter glider ind i normale Former, kan realiseres. Paa selve St. Thomas har Krigen i Aarets 5 sidste Maaneder ogsaa udøvet sin hæmmende Indflydelse, saaledes at Handel og Skibsfart er gaaet tilbage, hvilket har fremkaldt en Del Arbejdsløshed og formindskede Indtægter for Befolkningen paa saavel St. Thomas som de andre dansk-vestindiske Øer. Det Vestindiske Kompagnis Havneanlæg i Long Bay var under disse Omstændigheder det bærende Erhverv for St. Thomas, idet mange Mennesker til Stadighed har fundet Beskæftigelse derved. Dertil har den Virksomhed, der udfoldedes ved Havneanlægget, virket stimulerende og bidraget til at holde Modløsheden borte og styrke Haabet om lysere Tider.

Trafiken gennem Panamakanalen, som aabnedes i Stillehed i Juli 1914, har været hæmmet af Krigen og har derfor endnu ikke kunnet begynde at tilføre St. Thomas saadanne Fordele, som i tiltagende Grad kan forventes at ville tilflyde Øen i Fremtiden paa Grundlag af det ny Havneanlæg. Omkring 1. Juli 1915 forventes hele første Afsnit af det projekterede Anlæg at staa færdigt, saaledes at de dansk-vestindiske Øer herigennem ogsaa kan drage sig de Forskydninger til Nytte, som vil fremstaa som Følge af Krigen.

I Aarets Løb er der å Konto paa Havnearbejdet med dertil hørende Anlæg udgivet Kr. 1.500.000, saaledes at de samlede Udgifter paa disse Konti indtil Udgangen af

1914 beløber sig til ialt Kr. c. 3.500.000 inklusive Betalingen for de i Long Bay erhvervede Grunde, som er nærmere omtalt i forrige Aars Beretning.

Frugtmarkedet.

Den forløbne Uge har kun bragt ganske minimale Forandringer, og Tønen er i de fleste Retninger vedvarende noget treven. La Plata synes igen at ligge en Kende bedre, idet der fra San Lorenzo Grænsen sidst er betalt 45/ til U. K. mod 40/ à 42/6 nogle Dage forinden. U. S. Markedet er lidt uregelmæssigt, og der har ikke været sluttet noget videre udover Kullaster, hovedsagelig til Vestitalien. Licens Spørgsmaalet for Kullaster fra England til de neutrale Lande ligger vedvarende vanskeligt, men Raterne viser ingen nævneværdige Forandringer. Der sluttedes bl. a. sidst som følger:

Østen. Sukker fra Java 75/ Marseille (8.500 T.) ult. Juli. Palmekærner fra Madras Kysten til Marseille 72/6 »net terms«. August. Fra Kurrachi 45/ U. K. paa »Government net terms«, Juli.

Middelhavet. Salt fra Østspanien til Vestnorge 19/ à 20/, Torrevicja/Chittagong 22/6. Buenos Aires 27/ (2.600), Trapani/Halifax 15/6 (2.800). Erts 14/ Almeria Pier/Barrow (5,300). 14/ Algier/Tynedock (3,000). 14/9 Bougie/Middlesbro (3,800), 9/ Horthill Bay/Cardiff (4,000). Fosfat 15/ Sfax/Bristol, 15/6 Bona/Dublin. Fra Huelva for Erts 13/6 U. S. Atlanterhavshavn (Tinto terms). Bilbao 10/6 Glasgow (4,200), 10/6 à 11/ Middlesbro.

Nordamerika. Tungt Korn 10/6 Montreal/Piræus. 9/ Baltimore etc./fransk Atlanterhavshavn, 9/3 Marseille eller Barcelona, 10/ Vestitalien, 1/ mere fra Golfen.

Juli. Kul Baltimore eller Virginia 40/ à 41/ Vestitalien, 34/6 Buenos Aires. Planker og Battens fra Kanada 140/ à 142/6 pr. Std. til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst. Timecharter Amerika/Europa Fart c. 15/6 Dødvægt. Levering og Tilbagelevering U. K.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen c. 45/ til U. K., 47/6 fransk Atlanterhavshavn, 50/ Middelhavet, c. 65/ Skandinavien, Juli—August.

Østersøen. Der er ikke saa mange hollandske Ladninger som tidligere, og Raterne ligger nu omkring Hfl. 45—46 for D. B. B. til Rotterdam, Amsterdam eller Zaandam fra Sverig. En Del Ladninger af Træmasse og skaaren Træ fra Sverig er i Markedet, og der betalles for tør Træmasse omkring Frcs. 45—50 Skellefteå eller Hernøsand/Rouen, samme Rate vaad Træmasse Sundsvall/Rouen. For D. B. 1/3 Boards 77/6 Nederkalix/Hull eller Grimsby, 75/ fra Sundsvall, 85/ Hudiksvall/London, 87/6 Gelle/London, 90/ Hernøsand/London, Frcs. 200—210 Sundsvall og Hudiksvall/Aleksandria (1.000—1.400 Stds.).

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes til omkring 16/ Danmark (1.500—2.000 Tons Baade), c. 18/6 à 19/ Østsvrig (2.000—3.000), 16/ à 16/6 Rouen, 20/ Bordeaux, 28/ Marseille, 27/6 à 30/ Genua eller Savona, 30/ Neapel, 31/ Piræus, 23/ Las Palmas. Humbere 16/6 Aarhus (2.100), 16/3 Rouen. Fra Cardiff eller Newport 18/6 Korsør, 13/3 Rouen, 15/6 Lissabon, Frcs. 23¼ Algier, 25 Marseille, 21/6 Barcelona, 25/ Genua, Savona, Spezzia eller Livorno, 23/6 Port Said, 19/ Las Palmas.

(Skrevet den 29. Juni 1915.)

Frugtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe eksporterer Nordtyskland stadig baade Kul og særlig Koks til Skandinavien: Königsberg skal saaledes have sluttet til 8 à 9 M., Stettin noget lignende til Danmark, og Lübeck noterer til Norge 11 à 12 Kr.: Rostock og Wismar synes mere tilbageholden. Norge, placerer Skibe af næsten enhver Størrelse for Is til Kjøbenhavn og svenske Sundhavne 6 Kr., som omtrent ogsaa er alt. Sverig er uforandret med rigelig Tilbud af Stenlaster til alle tyske Havne, men færre Brænde- og Trælaster. Danmark er for Tiden fra Provinserne meget flov. Ogsaa med Cement er det smaat, og f. Eks. i Aalborg ligger ikke faa fragtsøgende Skibe. Kjøbenhavn har ogsaa kendelig færre Laster, men i Begyndelsen af denne Uge var der ogsaa ret faa Skibe, hvorfor der alligevel opnaaedes temmelig gode Rater; bl. a. sluttedes der Høfro til Odense 5½ Kr., Aalborg 5 Kr. Bomuldsfrøkager til Søby, Middelfart 4 Kr., Hvede til Vejle 16 Øre, Svendborg 15 Øre, Majs til Holbæk 16 Øre, Ronne 15 Øre, Raajern til Helsingør 2½ Kr. Udsigterne er som nævnt ikke saa glimrende, men der kommer dog daglig Tilbud derfra.

Generalforsamlinger.

Dansk-russisk Damskibsselskab

afholdt den 22. ds. Generalforsamling under Ledelse af Hojesterets-sagfører Moldrup.

Da Bestyrelsens Formand, Bankdirektør C. C. Clausen var forhindret i at være til Stede, aflagde Direktør Reinhard Beretning og Regnskab efter først i varme Ord at have mindedes Geheimeetsraad Bramsen, der i mange Aar havde været Formand for Bestyrelsen og havde gjort et stort og interesseret Arbejde for Selskabet.

Beretning: Selskabets Flaade er i 1914 ikke undergaaet nogen Forandring, men da der i Lobet af Foraaret frembød sig en gunstig Lejlighed til at kontrahere en Nybygning, benyttede Bestyrelsen denne til at bestille to Baade af c. 4.000 Tons Lastevne i Port Glasgow. Baadene, hvis Aflevering forsinkedes noget ved Forhandling med den engelske Regering for at opnaa Tilladelse til deres Udørsel fra England, gik under Navn af »Freja« og »Rota« i Fart henholdsvis i Slutningen af Marts og April d. A. og vil sikkert vise sig at være en værdifuld Forøgelse af Flaaden.

Af dennes øvrige 11 Baade er i 1914 udført 97 Rejser (1913: 93), hvoraf 52 i Nord-Østersøfart (1913: 58), 14 i Middelhavsart (1913: 10)

og 31 i transatlantisk Fart (1913:25). Storre Havarier er ikke forekommet, men Reparationer efter mindre saadanne samt Eltersyn og Survey har krævet 133 Dage (1913: 131).

Frugtmarkedet var i Aarets første Halvdel yderst svagt, saaledes at man endog en Tid lang saa sig nødsaget til at oplægge en Del af Baadene — tre af de mindre Baade var oplagt i tilsammen 190 Dage — og samtidig paavirkedes nogle af de store Baades Rejser foreligt af Forsinkelser paa Grund af vanskelige Isforhold, saa at det første Halvaars Arbejde ikke opviste nogen nævneværdig Fortjeneste, og Verdenskrigens Udbrud lammede derefter som bekendt i første Omgang fuldstændig al Omsætning og dermed ogsaa Skibsfarten, som først i Lobet af Aarets sidste tre Maaneder atter kom i Gang og da ganske vist med hastigt stigende Fragtrater, men ogsaa med ganske overordentlig vanskelige Forhold med Hensyn til Risiko og Ophold og med stærkt forøgede Driftsudgifter. Selskabets Skibe har saaledes haft Ophold af ialt 288 Dage og ekstra Udgifter til et Beløb af c. 100,000 Kr., direkte foraarsaget af Krigen.

I alt har Selskabets 11 Baade i 1911 opsejlet et Driftsoverskud af Kr. 396,966.47, som tillagt Sølde af erholdte og betalte Renter og Kursdifferencer: Kr. 271,734.10, samt forskellige tilfældige Indtægter til Beløb Kr. 65,066.93 giver en samlet Indtægt af Kr. 733,767.50. Efter Fradrag af Administration og Kontorhold: Kr. 54,846.85, Skatter og Konsulatsafgifter: Kr. 27,830, Skibsforerens Kaplak: Kr. 11,908.99, Surveys: Kr. 50,114.54 samt vedtægtsmæssig Amortisation af Skibene: Kr. 138,021.65, fremkommer Nettooverskudet: Kr. 451,045.47, hvoraf Kr. 450,000 udbetales til Aktionærerne som 4½ pCt. Dividende, medens Kr. 1,045.47 overføres til 1915.

Da det paa Grund af Krigen endnu ikke har været muligt for Aaret 1914 at faa opgjort Kontoen for Samarbejde med andre Selskaber, vil Resultatet heraf først foreligge i Regnskabet for 1915.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Bankdirektør Westy Stephensen indvalgtes i Bestyrelsen.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i Januar Maaned 1915 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 7 amerikanske, 10 britiske, 2 franske, 1 norsk, 2 russiske; ialt 22. Dampskibe: 2 tyske, 4 amerikanske, 31 britiske, 1 spansk, 3 franske, 2 italienske, 2 japanske, 8 norske, 1 svensk; ialt 54. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 10, Kollision 1, Ild 1, sunket 6, forladt 4. Dampskibene: Stranding 17, Kollision 8, Ild 1, sunket 22, savnet 6.

Til Bureau Veritas er i Februar Maaned 1915 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 4 amerikanske, 19 britiske, 5 franske, 3 italienske, 2 norske, 1 russisk; ialt 34. Dampskibe: 5 amerikanske, 1 argentinsk, 1 belgisk, 33 britiske, 1 dansk, 1 hollandsk, 3 franske, 1 tysk, 10 norske, 2 russiske, 4 spanske, 3 svenske; ialt 65. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 14, Kollision 3, sunket 12, forladt 2, savnet 3; for Dampskibene: Stranding 10, Kollision 5, Ild 4, sunket 33, forladt 2, savnet 11.

Lloyd's Register of Shippings Statistik over Skibe som er gaaet tabt eller blevet kondemneret i Tiden mellem 1. Juli og 31. December 1914. 15 Dampskibe sank, 16 savnes, 10 brændte, 20 gik tabt ved Kollision, 77 strandede, 152 sankedes af Krigsskibe eller ved Miner.

Af de sidste var 100 engelske, 4 østrig-ungarske, 6 danske, 7 hollandske, 1 fransk, 13 tyske, 8 norske, 6 russiske, 8 svenske.

Blandt de danske Skibe var »M. C. Holm«, »Mary«, »Chr. Broberg«, »Kamma« og »Maryland«. Desuden ophuggedes 6 Dampskibe af anden Grund.

7 Sejlskibe blev forladt i Søen, 12 sank, 7 savnes, 6 blev kondemneret, 1 brændte, 8 gik tabt ved Kollision, 51 strandede, 8 sankedes af Krigsskibe eller ved Miner.

Af de sidste var 2 engelske, 4 franske, 1 dansk og 1 svensk.

Desuden ophuggedes af anden Grund 19 Sejlskibe. Kun Skibe paa 100 Tons Brutto er medtaget.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibbyggeris Værft paa Refshaleoen løb den 26. d. M. et nyt Motorskib af Stablen.

Skibet, Værftets Nybygning Nr. 300, fik Navnet »Australien« og bygges for Regning af Det ostasiatiske Kompagni.

Selskabets Nybygning Nr. 1 var Dampskibet »Hermod«, der blev bygget til Brug for Postvæsnet.

Nr. 100 var Postdampskibet »Sophus Danneskjold Samso« og Nr. 200 Dampskibet »Annam« til A/S. Det ostasiatiske Kompagni.

Den Virksomhed, der har lagt Grunden til det nuværende Aktieselskab Burmeister & Wain's Maskin- og Skibbyggeri, beskæftigede for 70 Aar siden 26 Mand, der fik udbetalt

en Ugelon af 131 Rdl. 4 Mk. 11 Sk. Den Ugelon, der nu udbetales alene til Arbejderne, andrager c. 150.000 Kr., og Selskabet beskæftiger for Tiden c. 4.000 Mand.

Nybygning Nr. 300, der er et Skib paa c. 10.000 Tons, forsynes med Dieselmotorer paa 3.100 HK. og udstyres iøvrigt i et og alt i Lighed med de tidligere leverede Motorskibe "Malakka" og "Toungkinge".

Paa den ledige Bedding lægges Kolen til et nyt Motorskib til Aktieselskabet Det ostasiatiske Kompagni.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Leith 25./6. — Amalienborg ank. Petrograd 28./11. — Brattingsborg pass. Louisburg 18./6. — Borglum pass. Dover 26./6. — Dansborg ank. Quebec 20./6. — Elsborg pass. Peniche 23./6. — Flynderborg ank. West Hartlepool 25./6. — Guldborg ank. Seaham 26./6. — Gurre ank. Baltimore 15./6. — Hammershus afg. Kristiania 12./6. — Harrildsborg pass. Skagen 25./6. — Jelling ank. Huelva 25./6. — Jømsborg afg. Montreal 16./6. — Jungshoved pass. St. Lucia 16./6. — Jægersborg ank. Leith 23./6. — Kallundborg pass. Skagen 28./6. — Kalo ank. Manchester 24./6. — Klampenborg ank. Aarhus 23./6. — Kronborg ank. Santos 24./6. — Lejre afg. Norfolk 18./6. — Næsborg ank. Kbhvn. 28./6. — Randelsborg afg. Rouen 25./6. — Rosenborg pass. Gibraltar 18./6. — Silkeborg pass. Louisburg 27./6. — Skanderborg ank. Manchester 8./6. — Skodsborg afg. Partington 20./6. — Spigerborg afg. Las Palmas 26./6. — Stegelborg afg. Sharpness 19./6. — Stjerneborg afg. St. John N.B. 12./6. — Tuborg afg. Gibraltar 15./6. — Taarnborg ank. Kbhvn. 19./6. — Ulfsborg ank. Helsingør 22./6. — Uranienborg afg. Ardrossan 26./6. — Ørkild afg. New York 20./6.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, afg. Korsør 26./6. — Johan Siem, Tannebek, ank. Kjøbenhavn 19./6. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 27./6. — Russ, Petersen, afg. Helsingør 11./6. — Wladimir Sawin, Wittenkamp, ank. Manchester 21./6. — Excellence Pleske, Boutrup, ank. Aalborg 27./6. — Michail Ontchoukoff, Nielsen, ank. Santos 25./6. — Generalkonsul Pallisen, Folkenberg, afg. Rosario 15./6. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Bonaventure 14./6. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Miramichi 27./6. — Nowa, Dahl, afg. Dublin 17./6. — Freja, Harboe, afg. Rio Janeiro 24./6. — Rota, Christensen, ank. Bordeaux 27./6.

Vesterhavet. Dagmar, Sørensen, afg. Swansea 26./6. til Odense. — Hebe, Brinch, pass. Hirtshals 27./6. for Stugsund. — Ellen, Hansen, afg. Gelle 27./6. til Grimsby. — Anna, Winslow, afg. Dover 26./6. til Gelle. — Karla, Nielsen, pass. Hirtshals 27./6. for Stockholm. — Bertha, Degn, ank. Marieberg 27./6. — Olga, Christensen, ank. Skellefteå 27./6. — Nerma, Madsen, ank. Domsjø 26./6. — Ulla, Hansen, ank. Sevilla 26./6. — Stella, Schiff, ank. Tarragona 26./6. — Nordsoen, Nielsen, afg. Liverpool 25./6. til Kjøbenhavn. — Nancy, Pedersen, afg. Esbjerg 26./6. til Methil. — Laura, Thøgersen, afg. Gaudia 25./6. til Hull. — Gerda, Rasmussen, ank. Piteå 25./6. — Thyra, Lund, ank. Poole 24./6. — Nora, Jensen, ank. Hernösand 25./6. — Cito, Toft, afg. Frederikshavn 25./6. til Rochester. — Yrsa, Larsen, ank. Skellefteå 24./6. — Rigmor, Uldall, ank. Norrköping 24./6. — Valborg, Jepsen, ank. Hernösand 22./6. — Inger, Skou, pass. Helsingør 27./6. for Plymouth. — Johanne, Mikkelsen, ank. Larache 20./6. — Nexos, Basse, ank. Gelle 20./6. — Fylla, Thomsen, ank. Nantes 11./6. — Polly, Mathiasen, ank. Ardrossan 17./6. — Marie, Nielsen, ank. Middlesbro 17./6.

Det ostasiatiske Kompagni. Panama ank. Hongkong 17./6. udg. — Annam pass. Perim 23./6. udg. — Bandon afg. Singapore 29./6. udg. — St. Croix afg. Suez 26./6. udg. — Palstria afg. Honolulu 13./6. udg. — Chumpon ank. Colombo 28./6. udg. — Selandia afg. Stornoway 17./6. udg. — Tranquebar ank. St. Thomas 24./6. — Bintang ank. Genoa 21./6. udg. — Jutlandia afg. St. Francisco 26./6. hjemg. — Tongking afg. Freemantle 24./6. udg. — Rhodesia pass. Madeira 22./6. udg. — Siam ank. Genoa 20./6. udg. — Arabien ank. Kjøbenhavn 26./6. — Magdala ank. Suez 24./6. hjemg. — Samni ank. Kristiania 30./6. udg. — Indien ank. Göteborg 28./6. udg. — Paugan afg. Leith 26./6. hjemg. — Natal afg. Wellington 29./5. hjemg. — Kina ank. Norre Sundby 30./6. udg. — Transvaal afg. Las Palmas 5./6. udg. — Fionna afg. Penang 27./6. udg.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Rotterdam 25./6. — Gul-faxe, Petersen, ank. Süderhamm Distrikt 19./6. — Skinfaxe,

Weichardt, ank. Kjøbenhavn 25./6. — Rimfaxe, Petersen, afg. Leith 26./6. til Gjedser.

Dania. Mary, Clausen, afg. Preston 26./6. til Methil. — Nelly, Clausen, pass. Helsingør 24./6. for Aviles. — Lilly, Bang, afg. Kjøbenhavn 27./6. til Gelle. — Alexy, Dahn, ank. Gemleby 27./6. — Dagny, Sørensen, ank. Göteborg 27./6.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Freja, afg. Hull 24./6. til Kjøbenhavn. — Rolf ligger i Kjøbenhavn. — Hans Jensen afg. Odense 25./6. til Vejle.

Æro. Emanuel, Svane, ank. Aalborg 26./6. — Energi, Jensen, ank. Granton 23./6.

Thuro. H. A. Hansen, Andreasen, ank. Methil 22./6.

Sejlskibe.

Nordby — Fano. Havila, Duysen, afg. Queenstown 17./6. til Cardiff.

Sønderho — Fano. Elisabeth, Fischer, ank. Rio Grande do Sul 15./6. — Mattha, Fischer, afg. Dyreljord 22./6. til Miramichi (Canada).

Svendborg. Althea, Petersen, ank. Frederikshald 25./6. — Embla, Mikkelsen, ank. Archangel 19./6. — I. Lotz, Hansen, ank. Skien 24./6. — Fulvia, Petersen, ank. Langesund 24./6. — Otto, Klug, ank. West Wemyss 21./6. — Mela, Møller, ank. Isafjord 21./6. — Cathrine, Hansen, ank. Charlestown 22./6. — Elise, Andreasen, ank. Wemyss 22./6. — Cathrine, Hansen, ank. Fowey 21./6. — Fortuna, Jørgensen, ank. Reykjavik 25./6. — Zinklar, Jensen, ank. Chatham 25./6. — Sophie, Hansen, ank. Chatham 25./6. — Marie, Nielsen, ank. Miramichi 24./6. — Alma, Hansen, ank. Fowey 25./6. — Delos, Andersen, ank. Miramichi 25./6. — Clytia, Jensen, ank. Plymouth 27./6. — Ellen Kirstine, Hansen, ank. Lillesand 28./6. — Cimbria, Larsen, ank. Garvik 26./6. — Philip, Rasmussen, ank. Kerteminde 28./6. — Solon, Rasch, ank. Rudkjøbing 26./6.

Æro. Skirner, Rasmussen, er afg. Miramichi til Whitehaven. — Hamlet, Rasmussen, ank. Cadiz 23./6. — Iris, Stegmann, ank. Skagen 23./6. — N. Hansen, Hansen, afg. Dysart 23./6. til Island. — Herkules, Bager, ank. Råå 23./6. — Nathalia, Eriksen, afg. St. John 22./6. til Irvine. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Hammerhavn 24./6. — Phoenix, Christensen, ank. Tonsberg 24./6. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Aalborg 25./6. — Danmark, Andersen, ank. Kjøbenhavn 25./6. — Minde, Rasmussen, ank. Aalborg 24./6. — Svip, Jensen, ank. Travemünde 24./6. — Alf, Hansen, ank. Travemünde 24./6. — R. Fabricius, afg. Oporto 23./6. til Cadiz. — Solon, Eriksen, ank. Odense 25./6. — Gertrude, Petersen, afg. Kjøbenhavn 23./6. til Limfjorden. — Poseidon, Rasmussen, ank. Larvik 25./6. — Caroline, Køk Rasmussen, ank. Miramichi 25./6. — Salus, Andersen, ank. Westmannhavn 25./6. — Marie, Raahauge, ank. Kristiania 25./6. — Atlantic, ank. Miramichi 25./6. — Mariane, Petersen, ank. Kjøbenhavn 22./6. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Miramichi 21./6. — Ami, Albertsen, ank. Leith 21./6. — Valkyrien afg. Seydisfjord 26./6. til Miramichi. — Anna, Levinsen, ank. West Wemyss 26./6. — Albertha, Kromann, afg. Miramichi 26./6. til Silloth. — Fulton, Eriksen, ank. Bakkefjord 25./6. — Amor, Hauser, ank. Fowey 26./6. — Hekla, Fabricius, afg. Miramichi 26./6. til Douglas. — Rolf, Rasmussen, ank. Isafjord 26./6.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 30. Juni 1915. — Fællesrepræsentationen for dansk Skifsfarts Aarsberetning for 1914. (Fortsat.) — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. (Fortsat.) — Det Vestindiske Kompagni. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns uofficielle Børskurs.

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

Kjøbenhavns
uofficielle Børskurs d. 30. Juni 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	140—140 ^{1/4}	140	140 ^{1/2}
Danmark	160 ^{1/4} -161	161 ^{1/4}	161 ^{3/4}
Norden	162 ^{1/4} -162 ^{1/2}	161 ^{3/4}	165
Carl	182—182 ^{1/2}	182 ^{1/2}	182 ^{3/4}
Dannebrog	220 ^{1/4} -220 ^{3/4}	220 ^{1/2}	220 ^{3/4}
Skjold	159	157	160
Urania			
Dampsk. af 1896		198 ^{1/4}	199 ^{1/2}
Højmdal	181 ^{1/2} -182	182	182 ^{1/2}
Gorni	192—192 ^{1/4}	191 ^{3/4}	192
Neptun	199 ^{1/4} -199 ^{3/4}	199 ^{3/4}	200
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	108 ^{3/4} -109 ^{1/4}	108 ^{3/4}	109
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₁₀₀ % uops. Stats.		—	—
3 ¹ / ₁₀₀ % Husøjer Kreditk. 1. Afd. 1. S.		—	—
3 ¹ / ₁₀₀ % Kbhvn. Kreditf.		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — 2. Serie..		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — 1. —		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf.		84	85
4 ⁰ / ₁₀₀ — 7. —		84	85
3 ¹ / ₁₀₀ % — 6. —		—	—
3 ¹ / ₁₀₀ % Landkreditk.		—	—

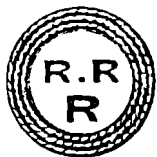
	Gjort til	Køber	Sælger
Aktier.			
Nationalbank		152	153
Privatbank		106 ^{1/2}	107 ^{1/2}
Landmandsbank		125 ^{1/4}	125 ^{1/2}
Handelsbank		142 ^{3/4}	143 ^{1/2}
Kbhvns Laane- og Diskontobank		92 ^{1/2}	93 ^{1/2}
Sukkerfabr.	254 ^{3/4} -255 ^{1/2}	255	255 ^{1/2}
Burm. & Wain	109 ^{1/4}	109 ^{1/4}	109 ^{1/2}
Bryggeri Aktier		156 ^{3/4}	157 ^{1/4}
Helsingers Jærnsk.			

Vekselkurs d. 30. Juni 1915.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	77.10	
London	18.12	
Paris	69.25	
Amsterdam	152.50	
Wien	68.00	

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Randers Rebslaaeri



Hamp- og Staaltraadslougværks-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.“
Faae i København fra de søuliske Forenings Lokaler og hos Bloksejlerens Eftf.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.
Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspil.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.
Bundfarver
for Træ- og Jærnskibe.
Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.

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. „Danskelloyd“.

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

Detkongl.oktr.Søassurance Kompagni A/S
i Kjøbenhavn.
Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservecapital Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse : Telegram-Adresse : Telefon Nr.
Kristiansgade 2. 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 Provinsbyer.
Post-Adresse : Telegram-Adresse : Telefon-Nr.
Holbergsgade 1, 1. Sal. Copenaure 42

Fjerde Søforsikringselskab lim.
i Kjøbenhavn
tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier.
Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse : Telegram-Adresse : Telefoner :
Holmens Kanal 24. „Fourthcomp.“. Central 256 og 10766



NORSKE LLOYD

Kristiania
Sø-, Vare-, Breakdown-
og Ansvarsforsikring.

Genforsikring Aktieselskabet
„SKANDINAVIA“
Aktiekapital 6 Mill., Reserve 5 Mill.
tegner Sø- og Krigsforsikringer.
KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN
Telefon: 9316 Telegr.-Adr.: „REASSURANCE“

Forsikringsaktieselskabet „National“
København
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdi-
forsikringer, til billige, faste Præmier
Hovedkontor: **Nørrevoldgade 15**
Telefon 7565. Telegram-Adr.: „Nation“.



OLSKIID
Bedste Olietøj
Patent
Læder-Knaphuller.
Bruges af alle. Faaes overalt.
Cand. pharm. **Harsen & Schlier**, Kastrup (Amager).

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

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Oscar Rolf, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

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

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

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.



BRASSO
FLYDENDE
METAL
PUDSE-EXTRAKT.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr. „Vollholm“, Lovisa.

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. —

LANDMANDSBANKEN

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

Hecksher & Søn 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
Befragtningsagent

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

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.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

I. P. Carstensen,

Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872)
anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjerbecks Eftf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretesagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retsager (sp. Søager).

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

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

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden

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

ZOO. HAVE

i København

køber gerne for den
brugbare Dyr.

Telefon 5430. **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Freights“

Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERSGADE 2.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede 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.
Prisliste sendes paa Fortærende.

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.: Harkristiansen

W. CHR. WILLARSEN

Skibsmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.



Forlang altid
Otto Mønsted'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 faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift - Solid - Driftssikker.

5-100
HK

A/s „**VØLUND**“.
Blegdamsvej 32. København N.

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
20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side nr. 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).

Aarhus mekaniske Værksted
Alle Stags Skibs- og Maskinreparationer samt Kedeltrensning udføres.
Fredensgade 16. Telefon 3950.

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

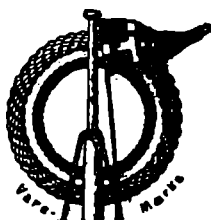
Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og
midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværks-
arbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved
Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,
Thorshavnsgade 3.
Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y - Taga 136 x.

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartsjer.
Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)
Metalvarefabrik - Støberi - Fornklingsanstalt.
Adelgade 79. København K.
Telef. Central 8556.



HERKULES
Hamp-Tovværk
- mønsterbeskyttet -
med den indlagte røde Traad
faas kun fra
Esbjerg
Tovværksfabrik A/s

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

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 Bredd- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er ligonometrisk 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 April 1915. Abonnementspris 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanedtsnumre faas for 25 Øre paa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

548. Danmark. Hestehoved. Fyr forandres.

Lysvinkel Nr. 1, der viser grønt, fast Lys i *Hestehoved* Fyr, skal drejes c. 5° Øst over og samtidig bliver Vinklen c. 1° større, hvorefter Fyret kommer til at vise:

1. grønt, fast Lys i Pejlinger fra c. 230° til c. 247°
2. hvidt To-Blink - - - c. 247° - c. 269°

Lysvinklerne 3, 4 og 5 bliver uforandrede. Forandringen vil blive iværksat i Løbet af den nærmeste Tid. 54° 50' 02" N. 12° 10' 08" E.

(Kort Nr. 157, 228 og 256. Danske Lods Side 428. Fyr-Fort. Nr. 384.)

549. Sverrig. Kalmarsund. Kalmar. Lystønde atter udlagt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 17/260. Stockholm 1915.)

Den N.-lige Anduvnings-Lys- og Klokketønde ved *Kalmarsunds Djupränna* er atter udlagt. 56° 41' 38" N. 16° 24' 30" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/461. København 1915.)

550. Sverrig. Bottniske Bugt. Finngrundet Fyrskib udlagt.

Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i *Gefle* er *Finngrundet* Fyrskib atter udlagt. 61° 01' 50" N. 18° 31' 35" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/208. København 1915.)

551. Tyskland. Swinemünde. Grosser Mellin. Fyr atter normalt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/702. Berlin 1915.)

Fyret paa N.-Enden af *Grosser Mellin* er atter normalt, og det midlertidige hvide, faste Fyr er slukket. 53° 53' 43" N. 14° 15' 37" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/344. København 1915.)

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

552. Danmark. Store-Bælt. Knudshoved. Taagesignal ophører midlertidig.

Fra den 21de Juni til Midten af Juli d. A. sættes Taagesignalet med Klokke, som gives fra Fyret paa Yderenden af Molen ved *Knudshoved*, ud af Virksomhed paa Grund af Reparationer. 55° 17' 35" N. 10° 51' 36" E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

553. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand.

I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Middel-Højvande: Paa *Havrevlen* 2,8 m, i *Gaaseholm-Løb* 2,3 m, i *Svaneholm-Løb* 1,7 m, i *Sælhundeholm-Løb* 2,7 m, i *Kobberø-Løb* 2,8 m. Der er saaledes for Tiden 2,6 m Dybde i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Thyborøn-Kanal: 56° 43' N. 8° 13' E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

554. Nordsøen. Drivende Vrag.

(„Notice to Mariners“ Nr. 355. London 1915.)

Den 22de April er der paa 56° 35' N. 2° 51' E. observeret Vragene af to norske Sejlskibe. Det ene, *Oskar*, havde Sejlene sat og forte norsk Flag. Dækket var netop overfyldt. Det andet, *Eva*, var brændende.

555. Holland. Schelde. Marlemonsche Plaats. Baake forsvundet.

(„Bericht an Zeevarenden“ Nr. 64/607. 's-Gravenhage 1915.)

Baaken med en Cylinder paa Toppen paa *Marlemonsche Plaats* er forsvundet. 51° 22' 34" N. 4° 08' 58" E.

556. England. Humber. Immingham Dok. Havnesignal forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 315. London 1915.)

Betydningen af Signalet „2 diamantformede Skiver eller 2 røde Lanterner (i samme lodrette Linie)“ er forandret til: „Der er Adgang til Dokken for Skibe, som nærmer sig Slusen for at blive lukket ind“. Dokken: 53° 37 $\frac{3}{4}$ ' N. 0° 11' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 40/2354, Prt. A 2. København 1912.)

557. Skotland. Firth of Forth. Forbud.

(„Notice to Mariners“ Nr. 360. London 1915.)

I Forbindelse med de tidligere truffne Bestemmelser for Besejlingen af *Firth of Forth* er der udstedt følgende Forbud: Intet Handelsskib maa i de officielle Nat-timer ligge til Ankers W. for Linien fra *Barns Ness* til *North Carr Rock* og E. for *Inchkeith*. *Barns Ness*: 55° 59' N. 2° 27' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/312. København 1915.)

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

558. Irland S.-Kyst. Waterford. Passage Point Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 322. London 1915.)

Det røde og grønne, faste Fyr ved Yderenden af Tungen ud for *Passage Point* er forandret til at vise Et-Blink hver 5^s. I øvrigt uforandret. 52° 14 $\frac{1}{4}$ ' N. 6° 57 $\frac{3}{4}$ ' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

559. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston. Fyrskib midlertidig ombyttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 15/946. Washington 1915.)

Charleston Fyrskib er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der viser 1 hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 15 m. Taagesignalet er uforandret. 32° 40' 59" ~~32° 42' 41" W.~~

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

560. St. Lucia. Port Castrics. Vigie. Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 327. London 1915.)

Fyret paa Toppen af *Vigie* er forandret til et hvidt Lynfyr, der viser To-Lyn hver 10^{s.}, Lyn $\frac{1}{3}$ ^{s.}, Mørke 2^{s.}, Lyn $\frac{1}{3}$ ^{s.}, Mørke $7\frac{1}{3}$ ^{s.}. Fyret er synligt i Pejlinger fra 39° til 212°, undtagen hvor det imellem Pejlingerne 206° og 209° skjules af *Pigeon Island*. Flammens Højde: 98 m. Synsvidde: 24 Sm. Rundt Taarn med rødt Tag.

Indtil videre er det forbudt at løbe ind i Havnen om Natten medmindre, der er givet særlig Tilladelse dertil, og Fyret brænder kun ved saadanne Lejligheder. 14° 01 $\frac{1}{2}$ ' N. 61° 00 $\frac{1}{2}$ ' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/781. København 1914.)

561. Brasilien. San Francisco do Norte. Bankø.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/736. Berlin 1915.)

Ved Indløbet til *San Francisco do Norte* er der fundet en Banke paa c. 10° 26' S. 36° 06' W. Banken er 80 m lang i N.—S. og 40 m bred; den falder stejlt af til 20 à 22 m. Paa Banken er Dybden fra 4,6 m til 14,5 m. Bunden er blød med hvide Koraller.

562. Rio de la Plata. Intermedio Fyrskib flyttet. Punta Indio Fyrskib inddraget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/742. Berlin 1915.)

1. *Intermedio* Fyrskib er flyttet 5 $\frac{1}{2}$ Sm i Retning 134° (misv. SE. $\frac{1}{2}$ E.) til 35° 00' 00" S. 57° 13' 20" W.

2. *Punta Indio* Fyrskib er permanent inddraget. 35° 08' S. 57° 06' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1517. København 1912.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

563. Spanien. Gibraltar Stræde. Kap Tarifa. Oplysning om Undervandsklokke-tønde.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/723. Berlin 1915 og „Avisos á los Navegantes“ Nr. 8/169. Madrid 1915.)

1. Klokke- og Undervandsklokke-tønden ved Kap *Tarifa* er til Forsøg ombyttet med en Undervandsklokke-tønde; den ligger 346 m 265° (misv. W. $\frac{7}{8}$ N.) fra Fyret.

2. Ovennævnte Undervandsklokke-tønde er for Tiden forsvundet. Den er formentlig sunket. c. 35° 59 $\frac{1}{4}$ ' N. 5° 36 $\frac{1}{2}$ ' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 47/2266. København 1913.)

564. Italien W.-Kyst. Spezia. Besejling.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/708. Berlin 1915.)

Havnekaptajnen i *Spezia* har i Forbindelse med de tidligere Bestemmelser truffet følgende supplerende Bestemmelser med Hensyn til Besejlingen:

Dampskibe, som vil til Søs, skal efter at have anmodet Havnekontoret om Tilladelse dertil, begive sig hen i Nærheden af *Varignano*, hvor de faar Lods.

Sejlskibe, som har faaet Tilladelse til at løbe ud, maa kun løbe ud Kl. 7 Fm., Kl. 11 Fm. og Kl. 5 Em. Til disse Klokketønde skal de ligge til Ankers mellem *Pezzino* Pynt og *Varignano* og være klare til at blive slæbte til Søs af et Regeringsskib, som med Lods om Bord vil slæbe dem til Søs gruppevis.

Ankommende Sejlskibe vil blive slæbte til *Portovenere* Bugt, efter at de har været i Forbindelse med *Palmaria* Semafor-Station. I *Portovenere* Bugten skal de ligge til Ankers indtil de Kl. 7 Fm., Kl. 11 Fm. eller Kl. 5 Em. kan blive slæbte ind.

Overtrædelse af de udstedte Bestemmelser vil blive straffede.

- Italien W.-Kyst. Port' Ercole. Fyr tændt.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 111/253. Genova 1915.)
 Paa Hovedet af Molen, som er under Bygning, ved *Port' Ercole*, er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 4 m. Synsvidde: 3 Sm. Molen gaar ud fra Land ved et Punkt, der ligger c. 750 m 304½° (misv. NW. ¼ W.) fra Fyrtaarnet, og herfra c. 40 m i Retning 91° (misv. E. 7/8 S.). 42° 23½' N. 11° 12¾' E.
- 566. Italien W.-Kyst. Civitavecchia. Fyr forandret.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 111/252. Genova 1915.)
 Anduvningsfyret ved *Civitavecchia* er forandret til at vise hvidt To-Blink hver 15 s., Blink ¾ s., Mørke 4¼ s., Blink ¾ s., Mørke 9¼ s. I øvrigt uforandret. 42° 05' 24" N. 11° 47' 11" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/195. København 1915.)
- 567. Italien W.-Kyst. Pozzuoli Bugt. Fyr forandret.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 115/266. Genova 1915.)
 Fyret paa *Tenaglia Fort E.* for *Castello di Baia* er forandret til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s. I øvrigt uforandret. 40° 48' 42" N. 14° 04' 48" E.
- 568. Italien W.-Kyst. Pozzuoli. Fyr forandret.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 115/267. Genova 1915.)
 Fyret paa *Caligoliano Molehoved* ved *Pozzuoli* Havn er forandret til at vise grønt Lys med En-Formørkelser hver 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s. I øvrigt uforandret. 40° 49' 15" N. 14° 06' 55" E.
- 569. Sicilien N.-Kyst. Zaffarano. Oplysning om Fyr.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 111/251. Genova 1915.)
Zaffarano røde Bifyr har en Synsvidde af 4 Sm. 38° 06' 39" N. 13° 32' 21" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/197. København 1915.)
- 570. Italien S.-Kyst. Taranto. Besejling.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 116/272. Genova 1915.)
 Paa Grund af Øvelser og Arbejder er der truffet følgende Bestemmelser:
 Adgang til og Afgang fra *Mar Grande di Taranto* er kun tilladt fra Solopgang til Solnedgang.
 Skibe, som ankommer, skal stoppe 2 Sm W. for *S. Vito* og afvente Tilladelse til at staa ind, samt den militære Lods.
 Fra Solnedgang til Solopgang skal man holde sig mindst 5 Sm fra Kysten.
 Udgaende Skibe skal mindst 6 Timer før Afgangen udbede sig Lods gennem den militære Kommandant.
S. Vito: 40° 24¾' N. 17° 12¼' E.
- 571. Italien S.-Kyst. Taranto. Dæmning.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 116/273. Genova 1915.)
 En undersøisk Dæmning gaar fra Øen *San Pietro* til *Rondinella* Pynt. *San Pietro*: 40° 27' N. 17° 09½' E.
- 572. Italien E.-Kyst. Brindisi. Kap Cavallo. Lystønde atter udlagt.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 115/270. Genova 1915.)
 Lystønden ved Kap *Cavallo* er atter udlagt. 40° 39' 35" N. 18° 02' 20" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/544. København 1915.)
- 573. Lilleasien. Mersina. Havn lukket.**
 („Bericht aan Zeevareuden“ Nr. 69/655. 's-Gravenhage 1915.)
Mersina Havn er lukket for Skibsfarten. 36° 46½' N. 34° 47' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 16/383. København 1915.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

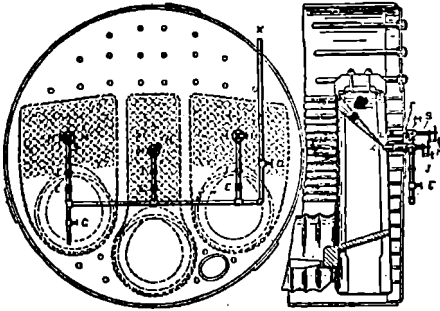
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 27.

Kjøbenhavn, Torsdag den 8. Juli 1913.

22. 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 Håndtug og uden at behøve at anbringe Høghammerdørene, 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

**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

AKTIESELSKABET HOLZAPFEL-SELANDIA

Compositloner Rustbeskyttende Farve
Jern, Staal og Træskibsbunde. Indregistreret Varemærke Bunkers og Lastrum.
Leverandør til Flaaden. Telegramadr.: „HOLZANDIA“. Leverandør til Statsbanerne.
Kontor: Toldbodvej 7, Kjøbenhavn. Telf.: 5601. Palæ 2256.
Fabrik: Øresundsvej, Amager.



**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

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

**Nic. Heimbürger
Skibsmægler
Petrograd. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.**

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.

BOLINDER-MOTOREN.

Uddrag af Motorleverancer:

Motorskonert „Kvik“, tilh. Skibsr. Knakkegaard,
570 Tons D. W. 120 H. K. Bolinder M.

— „Morten Jensen“ tilh. Skibsr. Knakkegaard,
510 Tons D. W. 160 H. K. Bolinder M.

— „Jens Riis“, tilh. Skibsr. Knakkegaard,
200 Tons D. W. 80 H. K. Bolinder M.

— „Hj. Sørensen“, tilh. Skibsr. Knakkegaard,
775 Tons D. W. 240 H. K. Bolinder M.

Motorskib „Turisten“, tilh. D/S Turisten, Passagerskib,
120 H. K. Bolinder M.

— Under Bygning for D/S Rødby Havn,
250 Tons D. W. 120 H. K. Bolinder M.

— Under Bygning for D/S Rødby Havn,
250 Tons D. W. 120 H. K. Bolinder M.

— Under Bygning for Østasiatisk Komp. A/S
700 Tons D. W. 320 H. K. Bolinder M.

— Under Bygning for Østasiatisk Komp. A/S
700 Tons D. W. 320 H. K. Bolinder M.

Leveret og installeret af:
N. C. Breit & Co.,
København.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapakler 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“.

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.

Onsdag den 14. Juli 1915
Kl. 11 bliver ved offentlig Auktion, som afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt under Approbation af Marineministeriet:

Galeasen „Carmen“ af Kløge.

Betingelser og Oplysninger ved Henvendelser i Centralkontorets Bogholderi Sogne- dage mellem Kl. 12—2.

Orlogsværftets Regnskabsvæsen,
Juli 1915.

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

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

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. Neden eller Havnen.

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

Wiese & Co.,

Lissabon.

Skibsmæglere & Saltexportører.

Bunker Kul.

Billigste Priser.

(Største flydende Kullager).

Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
„Bunker-
depot“.

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT

Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.

ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

C. K. HANSEN.

KØBENHAVN.

∴ DAMPSKIBSRHEDER ∴

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.

BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,

Dampskibsselskabet »NEPTUN« og

Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dampskibsselskaberne

VULCAN og MERCUR

Telefon 5459. Telegramadresse: „Canus“.

Korresponderende:

Reder N. P. Nielsen,

Herluf Trollesgade 28.

A. O. ANDERSEN & Co.

Copenhagen & Christiania.

Telegr.: Pacao { Copenhagen. Teleph. { 5836 Copenhagen.
Christiania. { 19369 Christiania.

STEAMSHIPOWNERS-AGENTS

Chartering - Clearance - Average.

„UTRECHT“

Maskin- og Skibsbyggerier,

ved Ingeniør Andr. Vang, Hellerup,

Generalrepræsentant

for Skandinavien og Rusland.

Stavanger Preserving Co.

Stavanger.

Hermetik til Skibsbrug

faas hos

Skibsprovianteringshandlerne

— over hele Verden. —

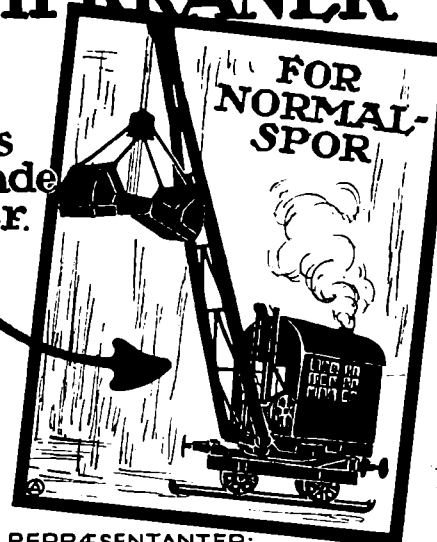
H. NIELSEN

1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags
Skibsreparationer.

Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

DEMAG DAMPKRANER

leveres
omgaaende
fra Lager.



REPRÆSENTANTER:

EDWARDS & RASMUSSEN

INGENIØRER

KØBENHAVN B, VESTERGADE 3.

**DEUTSCHE
MASCHINENFABRIK A.G.
DUISBURG**

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. Skrivelse fra Handelsministeriet med Eksemplar af Svensk Författningssamling Nr. 66. indeholdende Lov af 6. April d. A. om Forandring af den svenske Solovs § 85. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
2. Skrivelse fra Samme angaaende eventuel Nedlæggelse af det danske Vicekonsulat i Inverness. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
3. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Oprettelsen af en Frihavn i Göteborg. — Skrivelsen toges til Efterretning.
4. Skrivelse fra Samme med Tryksager vedrørende Panamakanalen. — Skrivelsen toges til Efterretning.
5. Skrivelse fra Udenrigsministeriet angaaende neutrale Skibes Adgang til at afsejle fra den finske Bugt. — Skrivelsen toges til Efterretning.
6. Skrivelse fra Handelsministeriet med Eksemplar af fransk Dekret af 29. Maj d. A. som, saa længe Krigen varer, suspenderer Loven af 2. April 1889. — Skrivelsen toges til Efterretning.
7. Skrivelse fra Udenrigsministeriet med Indberetning fra det kgl. Konsulat i Archangelsk om, at Dwina ved Højvande er passabel for Skibe med 23 Fods Dybgaaende, naar Bugserbaad benyttes, og for Skibe med 22½ Fods Dybgaaende, naar Bugserbaad ikke benyttes. — Skrivelsen toges til Efterretning.
8. Skrivelse fra »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« angaaende Lov om smitsomme Sygdommes Udbredelse. — Skrivelsen toges til Efterretning.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1914.

(Fortsat.)

Den i Vejledningen givne Regel forekommer som nævnt Repræsentationen uretfærdig, og dertil kommer, at netop paa Grund af den Udvikling, som har fundet Sted i de senere Aar, er der stigende Grund til at søge en Løsning, der yder størst mulig Retfærdighed overfor Rederierne. Sagen er den, at der i de forskellige Lande, f. Eks. Amerika, Frankrig, Italien og England er opstaaet en Bestræbelse for at beskatte fremmede Skibe, altsaa ogsaa danske. Disse Bestræbelser er dels rejst af de paagældende Stater og dels af de kommunale Autoriteter. Vanskeligheden ved at finde et passende Grundlag for Beskattningen har vel for en Tid hjulpet danske Rederier fri for Skattebyrder, men i Amerika og Frankrig er der dog svaret Skat, og i Italien er Skat forlangt. Den amerikanske Lov af 3. Oktober 1910 siger om Skibenes Skattepligt:

»..... if organized, authorized or existing under the laws of any foreign country, then upon the amount of net income accruing from business transacted and capital invested within the United States«.

Det er jo ret haardt, at et Selskab kommer til at betale Skat i Udlandet af visse Indtægter, fordi man dér fastholder, at disse er tjent i Udlandet, og herhjemme fordi man om de samme Indtægter siger, at de hidrører fra Virksomhed i Indlandet.

Da det som nævnt er umuligt at trække nogen eksakt Grænse for Indtægterne ved Virksomhed i Udlandet og Indlandet, skal Repræsentationen som en Regel, hvorved Skattemyndighederne sikkert ikke bliver forfordelt, anbefale, at Skibsfart fra en udenlandsk Havn til en anden og Halvdelen af Virksomheden ved Skibsfart mellem en udenlandsk og en dansk Havn, regnes som Virksomhed i Udlandet.

De ovenfor anførte Betragtninger, der er udviklede med særligt Henblik paa Aktieselskaber, vil formentlig finde Anvendelse paa Rederiselskaber i Almindelighed. Hvorvidt de ogsaa kan finde Anvendelse paa Partrederier, synes dog tvivlsomt.

Spørgsmaalet om Fradrag for Virksomheden i Udlandet har endelig ogsaa Betydning for de Rederier, der har Aktiekapital anbragt i udenlandske Rederier eller gennem kontraktmæssigt Samarbejde har Andel i saadanne Selskabers Udbytte. Men Forholdet vil i saa høj Grad afhænge af Formen for Kapitalens Anbringelse og Samarbejdet, at det næppe lader sig gøre at opstille almenlydige Regler for Fradraget. Spørgsmaalet herom maa i hvert enkelt Tilfælde løses ved direkte Forhandling mellem det paagældende Rederi og Skattemyndighederne, eller gennem en eventuel Afgørelse ved Domstolene.

I al Almindelighed skal Repræsentationen udtale, at det forekommer den, at Forholdene taler for, at Skattemyndighederne stiller sig saa liberalt som muligt netop overfor Rederivirksomheden. Denne indtager en Særstilling indenfor Erhvervene og kæmper med store Vanskeligheder. I Forhold til Virksomhedens Udstrækning optager den kun en meget ringe Del af Landets Areal, og Søfarten er paa mangfoldige Omraader henvist til at hjælpe sig selv, dér hvor Samfundet træder hjælpende til overfor Virksomheder i Land (Tilsyn, Hospital, Ildebrand, Politi o. s. v.). Det er derfor Repræsentationens Haab, at Landsoverskalleraadet ogsaa under Hensyn hertil overfor Søfarten vil anlægge en saa velvillig Fortolkning af Loven som muligt.«

(Fortsættes.)

Kjøbenhavn, den 8. Juli 1915.

Mytteri paa norsk Skib. London, 2. Juli. Til Reuters Bureau telegraferes fra Queenstown: Der er opstaaet alvorligt Mytteri om Bord paa den norske Bark »Abyssinia«. I Morges fandt der en Kamp Sted. Tre Matroser blev skudt af Styrmanden, og to Mand skal være alvorlig saaret. Der er sendt Politi og Militær om Bord.

»Abyssinia« er en Jernbark hjemmehørende i Kristiania og paa 1,036 Brutto Reg.-Tons.

Nordisk Skibsrederforenings 26de ordinære Aarsmode aabnedes den 2. ds. paa »Grand Hotel« i Stockholm. Ordføreren i Hovedstyrelsens svenske Afdeling, Sigurd Hedberg, Malmö, valgtes til at lede Forhandlingerne.

Senere holdt Bestyreren for »The Baltic and White Sea Conference«, Hr. J. F. Myhre, et Foredrag, som vil blive gengivet her i Bladet.

Dødsfald. Ole Christian Christoffersen af Høien døde den 25de Juni i en Alder af 83 Aar. Oprindelig Fisker var han i sine unge Dage, førend der kom Redningsbaade til Stedet, med til at redde mange Skibbrudne med Fiskerbaad. Senere gav han sig til at opkøbe Skibsvrag paa hele den jydsk Vestkyst, og disse huggede han da op eller sprængte. For c. 40 Aar siden stiftede han Høiens Dykkerselskab, som han var Formand for lige til sin Død. I en Del Aar har han for Marineministeriet bortsprængt Vrag paa Kysten, som var farlige for Rednings- og Fiskerbaade. Aldede var Dannebrogsmænd.

Peder Christophersen af Lønstrup døde den 28te Juni, 69 Aar gammel. Han har været ansat ved den derværende Redningsstation i 44 Aar, deraf de sidste 23 Aar som Opsynsmand ved Stationen, og i denne Stilling har han deltaget i og ledet mange vanskelige og farlige Redningsforetagender. I alt har han deltaget i Redningen af 127 Skibbrudnes Liv. Han var dekoreret med Dannebrogskorset og Redningsvæsnets Jubilæumsmedalje.

—h.

Dampskibsselskabet »Vendila«. Paa en den 2. ds. afholdt ekstraordinær Generalforsamling i »Vendila« viste det sig, at der blandt Aktionærerne ikke var Stemning for en Sammenslutning med »Fionaa«, og Bestyrelsen tog derfor Forslaget tilbage.

Det oplystes paa Generalforsamlingen, at Selskabet indtil 1. Juli d. A. har indtjent godt 900,000 Kr. Netto med en Aktiekapital paa 1,500,000 Kr.

Rapporteret Sejlskib. Føreren af S/S »Jægersborg« Kapt. Matzen, som ankom til Aarhus den 1. Juli med en Ladning ul, rapporterer, at han den 30. Juni i Nordsoen paa 57° 31' N. Br. og 7° 04' Ø. Lgd. har passeret Skonnertbrig »Lars Jørgensen« af Rudkjøbing, som ønsker sig rapporteret. All vel.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler: Den 2. Juli er Isen tykkere i Siglufjord. Driver mod Øst.

Det østasiatiske Kompagnis Dampere »Sammi« grundstødt. London, den 6. Juli. Til Lloyds telegraferes fra Kirkwall: Den danske Dampere »Sammi« er grundstødt ved Skail Skerry i Nærheden af Copinshay Øen (Oerkney Øerne). Skibet skal være stærkt beskadiget. Besætningen er reddet.

(Ritz. Bur.)

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsat.)

Ved Afsnittet Navigationsvæsnets Omordning og Ændring af Søværningsloven bemærkede Sekretæren: Som det vil erindres, gennemgik

de to Lovforslag indgribende Forandringer i Folketinget og vedtoges enstemmig. De vigtigste Forandringer set fra Sejlskibsfartens Synspunkt er jo, at Tonsgrænsen for Skibe, der kan nøjes med én Styrmand, er forhøjet fra 300 til 400 Tons, at Styrmandseksamen er gældende som Førereksamen for Sejlskibe indtil 400 Tons i al Fart, at den tvungne Styrmandsfart mellem Styrmandseksamen og Skibsførereksamen er bortfaldet; dog er det saaledes, at hvis der oprettes Skoleskibe i fornødent Omfang, kan Adgangen til Skibsførereksamen gøres afhængig af, at vedkommende har gennemgaaet et Kursus i et saadant. Endvidere er den foreslaaede Statsgaranti for Lærerlønningerne ved Navigationsskolerne bortfaldet, men Tilskudet til Skolerne bliver større.

Selv om man ikke har opnaaet alt, hvad man har ønsket, er man dog nogenlunde tilfreds med den Stilling, Folketinget har indtaget til Sagen. Lovforslaget er jo imidlertid ikke vedtaget af Landstinget, og da der nu er begyndt en ny Samling, skal Forslagene til tre Behandlinger i hvert af Tingene, for de kan blive til Lov.

Hvorvidt Handelsministeriet agter at forelægge Lovforslagene saaledes, som de er vedtaget af Folketinget, eller det vil gøre Ændringer eller det maaske slet ikke vil fremme dem, ved man selvfølgelig ikke det ringeste om.

Ved Afsnittet Havne- og Botakster bemærkede Sekretæren: Gennemsynet af en Del af disse Havnetakster viser, at der gennemgaaende er indført Læmpelser i Bugserafgifterne, ligesom der er fastsat et Størstebeløb for denne Afgift. Endvidere synes der ikke mere som ved tidligere Takster at kunne blive Tvivl om, hvorvidt et Skib er bestemt eller ikke bestemt til vedkommende Havn.

Ved Afsnittet Julius Skrikes Stiftelse bemærkede

Sekretæren: Man vil se at det ved Fundatsen for denne Stiftelse er bestemt, at en Del af dens aarlige Midler skal anvendes til Fremme af Skibsfarten.

Formanden: Skibsreder Carlsen har meddelt mig, at hvis nogen skulde ønske nærmere Underretning om, hvorfor Behandlingen af Søloven er standset, er han villig til at give en Forklaring. Han har haft Sæde i det Udvalg, som blev nedsat for nogle Aar siden for at behandle Spørgsmaalet om Revision af visse af Sølovens Bestemmelser.

Skibsreder Carlsen, Marstal: Som de Herrer ved, blev det nævnte Udvalg nedsat i 1911, og det begyndte straks sine Møder. Men forinden lod vi forespørge hos Kredsstyrelserne, om de ønskede nogle Forandringer i Søloven. Vi fik fra saa godt som alle det Svar, at de mente ikke, der var videre Forandringer at ønske, der kunde vel være nogle mindre Punkter, men ikke noget af større Betydning, man ønskede ændret. Udvalget begyndte sine Møder den 17. September — saa vidt jeg husker — og har i de forløbne fire Aar holdt 75 Møder. Jeg har rejst 73 Gange til disse Møder, fra to har jeg været fraværende paa Grund af Sygdom. Da Krigen udbrød, standsede Arbejdet ganske, for der var kommet en Skrivelse fra et af de Mandskabs-Forbund, som har ønsket Søloven revideret, og som har faaet Ministeriet til at nedsætte dette Udvalg — det maatte ikke hedde Kommission, for saa skulde der betales Dagpenge; saa blev det et Udvalg, og ingen af Medlemmerne, 16 i det hele, fik en Skilling for at deres Ulejlighed, kun mine Rejser blev betalt, jeg var det eneste Medlem fra Provinserne. Der kom alt-saa en Skrivelse fra Ministeriet, hvorefter Arbejdet blev standset. Vi blev indkaldt til et Møde for at forhandle Begivenheden, og Formanden læste Skrivelsen fra Ministeriet op tilligemed en Skrivelse fra Søfyrhøderens Forbund. Formanden spurgte, hvad Grunden var, bad om en Motivering; vi var jo nu kommet saa langt hen med Arbejdet, at det vilde kunne afsluttes ved 5—6 Møder. Saa vidt var vi kommet i tredje Behandling, og Repræsentan-

(Fortsættes efter »Efterr. for Søfarende«.)

876. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Aransas Pass. Lys- og Fløjte-
tønde udlagt.

(¹Notice to Mariners" Nr. 23/1553. Washington 1915.)

En lodret stråbet Lys- og Fløjteønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser
hver 20" s., Mørke 10 s., er udlagt i c. 13 m Vand 3,1 Sm 138¹/₂° (misy. SE.
3/8 E.) fra *Aransas Pass* Fyr. Synsvilde: 4 Sm. 27° 49' 35" N. 97° 01' 05" W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

877. Frankrig. Marseille. Fyr forandret.

(¹"Avis aux Navigateurs" Nr. 164/838. Paris 1915.)

Det røde, faste Fyr paa *Traverse du cap Janet* er forandret til at vise rodt Lys
med En-Formørkelser hver 6 s., Lys 4 s., Mørke 2 s., Lysevne: 8 Sm. I øvrigt uforandret.
43° 20' 10" N. 5° 20' 35" E.

878. Sicilien E.-Kyst. Catania. Besejling.

(¹"Notice to Mariners" Nr. 540. London 1915.)

Det er forbudt at sejle ind i og ud af *Catania* Havn mellem Solnedgang og Sol-
opgang. Om Dagen maa Skibe kun sejle ind, naar det internationale Flag „J.“ er højt
paa S.-Enden af den ydre Hovedbolgebryder. Det er ikke paabudt at tage Lods, men
det maa tilraades, da Løbet er indsnævret. c. 37° 30' N. 15° 06' E.

879. Italien E.-Kyst. Castel di Mezzo. Fyr forandret.

(¹"Avvisi ai Naviganti" Nr. 168/151. Genova 1915.)

Castel di Mezzo Fyr er forandret til at vise hvidt To-Blink hver 32 s., Blink 1,4 s.,
Mørke 6,6 s., Blink 1,4 s., Mørke 22,6 s., 43° 57' 48" N. 12° 48' 15" E.

880. Grækenland. Ægæiske Hav. Lemnos. Fyr midlertidig slukket.

(¹"Bericht aan Zeeverzenden" Nr. 104/906. 's-Gravenhage 1915.)

Fyrene paa (den *Lemnos* er slukkede indtil videre. *Lemnos* NE.-Pynt: 40° 02'
N. 25° 27' E.

881. Ægypten. Alexandria. Lodstvang.

(¹"Notice to Mariners" Nr. 533. London 1915.)

Det er forbudt at sejle ind i *Alexandria* Havn uden Lods. c. 31° 10' N. 29° 50' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 33/827. København 1915.)

882. Libyen (Tripolis). Tobruk. Besejling.

(¹"Avvisi ai Naviganti" Nr. 167/348. Genova 1915.)

Indtil videre er det forbudt at besejle *Tobruk* om Natten. c. 32° 04' N. 24° 01' E.

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 Bort i Dampfartstilsynsloven, Motorstøbe i
Henhold til Forskrifterne for de under Dampfartstilsynsloven horende Skibe og Fartsejer.*

„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 Breddede- og Længdebestemmelser for *danske*
Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigono-
metrisk bestemt. De *italenske* 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 tagetter i Parentes), og de, der angaa Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Maanedts-Udgaven af „Efterretninger for Søfarende“ for Juni 1915. Abonnementspris 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanedtsnumre faas for 25 Ore paa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

828. Østersøen. Gjedser-Rev — Warnemünde. Oplysning om Vrag.

(¹"Nachrichten für Seefahrer" Nr. 38/1304. Berlin 1915.)

Vraget, som var sunket mellem *Gjedser-Rev* og *Warnemünde*, laa paa c. 54° 22' N. 12° 11' E. og ikke som tidligere opgivet. Vraget er nu borttaget og Afmærkningen inddraget.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 76/2405. København 1914.)

829. Sverrig. Kullagrundet. Fløjteønde inddraget.

(¹"Underrättelser för sjöfarande" Nr. 25/475. Stockholm 1915.)

Fløjteønden ved *Kullagrundet* vil ikke blive udlagt igen; den er permanent inddraget. 55° 18' N. 13° 16' E.
(Kort Nr. 160 og 262.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 65/2161. København 1914.)

830. Sverrig. Kalmarsund. Kalmar. Afmærkning forandret.

(¹"Underrättelser för sjöfarande" Nr. 25/456. Stockholm 1915.)

Følgende Forandringer er foretaget i Afmærkningen uden for *Kalmar*: 1) Den røde Vager med en opadvendt Kost over en Ballon paa 56° 39' 29" N. 16° 23' 03" E. er ombyttet med en Stage. 2) En Stage er udsat paa 56° 39' 35" N. 16° 23' 12" E., Øst for en 4,5 m Grund. 3) En Stage med Kost er udsat paa 56° 39' 25" N. 16° 22' 57" E., Nord for *Prestör*. 4) En Stage med Kost er udsat paa 56° 39' 33" N. 16° 23' 17" E. ved 6 m Kurven NW. for *Prestör*.
(Kort Nr. 206.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/1. København 1915.)

831. Sverrig. Öland N.-Kyst. Grankullaviken. Afmærkning forandret.

(¹"Underrättelser för sjöfarande" Nr. 25/456. Stockholm 1915.)

En Stage er udsat ESE. for en 1,5 m Grund i *Grankullaviken*. 57° 21' 14" N. 17° 06' 15" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/2. København 1915.)

832. Sverrig. Gotland W.-Kyst. Visby. Uddybning.

(^aUnderrøttelser for sjøfarande" Nr. 25/457. Stockholm 1915.)

I den nærmeste Fremtid paabegyndes Uddybningen af Indløbsrenden til *Visby* Havn. Følgende Signaler vises fra Signalanstangen paa den øverste Del af Uddybnings-fartøjet: 1) Et rødt Flag betyder, at Passagen spærres. 2) En sort Ballon betyder, at Fartøjet ligger N. eller E. for Rendens. 3) To sorte Balloner betyder, at Fartøjet ligger S. eller W. for Løbet. 57° 38 $\frac{1}{2}$ ' N. 18° 17 $\frac{1}{4}$ ' E.

833. Sverrig. Östergötland Skærgaard. Härlinge. Afmærkning forandret.

(^aUnderrøttelser for sjøfarande" Nr. 25/456 og 25/474. Stockholm 1915.)

Følgende Sømærker er udlagt: 1) En sort Vager med hvidt Bælte og 2 Balloner paa 58° 36' 05" N. 17° 26' 15" E. 2) En sort Vager med 1 Ballon paa 58° 36' 45" N. 17° 25' 42" E., Sydøst for 9 m Grundten.

(Kort Nr. 205.)

(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 1/4. København 1915.)

834. Sverrig. Norrköping Skærgaard. Almäörkning.

(^aUnderrøttelser for sjøfarande" Nr. 25/456. Stockholm 1915.)

Et nyt Løb fra Søen forbi og N. om *Lillhammarsgrund* til *Oxelölandet* ved *Alöfjärden* ved *Alöfjärden* er afmærket som følger:

1. Paa Løbets N.-Side er udlagt:

a) En rød Vager med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa c. 58° 39' 23" N. 17° 23' 38" E. b) En Stage med Kost paa c. 58° 40' 10" N. 17° 20' 45" E. c) En Stage med Kost paa c. 58° 40' 12" N. 17° 19' 52" E. d) En rød Vager med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa c. 58° 40' 23" N. 17° 18' 40" E. e) En Stage med Kost paa c. 58° 40' 53" N. 17° 16' 50" E. f) En Stage med Kost paa c. 58° 41' 10" N. 17° 15' 50" E.

2. Paa Løbets S.-S. de er udlagt:

g) En sort Vager med 1 Ballon paa c. 58° 38' 53" N. 17° 23' 38" E. h) En Stage med Kors paa c. 58° 39' 31" N. 17° 21' 43" E. i) En Stage paa c. 58° 39' 48" N. 17° 20' 42" E. j) En sort Vager med 1 Ballon paa c. 58° 40' 38" N. 17° 16' 15" E. k) En Stage paa c. 58° 41' 00" N. 17° 14' 45" E. l) En Stage paa c. 58° 41' 15" N. 17° 11' 55" E. (Kort Nr. 205.)

(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 13/209. København 1915.)

835. Sverrig. Norrköping Skærgaard. Bräviken. Afmærkning forandret.

(^aUnderrøttelser for sjøfarande" Nr. 25/456. Stockholm 1915.)

En Stage er udsat paa 58° 38' 12" N. 16° 34' 45" E., ved Landgrunden ud for *Skreds*.

(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 1/5. København 1915.)

836. Sverrig. Öregrund Skærgaard. Lystønder udlægges midlertidig.

(^aUnderrøttelser for sjøfarande" Nr. 25/454. Stockholm 1915.)

I Begyndelsen af Juli 1915 vil der til Brug for dybtgaaende Skibe midlertidig blive udlagt følgende Lystønder: 1) NE. for *Bellöngrundel* ved *Djurssten* Fyr en Lystønde, der afvekslende viser hvidt og rødt Lys. 60° 22' 15" N. 18° 23' 55" E. 2) EN E. for Grundten (*Feltriggen*) inden for *Særskibben* Fyr en Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. 60° 11' 58" N. 18° 48' 00" E.

837. Sverrig. Öregrund Skærgaard. Öregrund SE. Afmærkning forandret.

(^aUnderrøttelser for sjøfarande" Nr. 25/471. Stockholm 1915.)

Følgende Forandringer ved *Röhmansgrundel*, der skulde have været udført i 1914, men som ikke blev fuldstændig udført paa Grund af Tilstedeværelsen af et nu bortfjernet Vrag, er fildført:

1) En Vager med Kryds og en rød og sort Ballon er udlagt paa 60° 20' 17" N.

18° 28' 12" E. 2) Den sorte Vager med 1 Ballon paa 60° 20' 15" N. 18° 28' 17" E. er

inddraget. 3) En Stage er udsat paa 60° 20' 14" N. 18° 28' 22" E. 4) Stagen paa 60°

19' 53" N. 18° 29' 00" E. er flyttet til 60° 19' 55" N. 18° 28' 57" E. 5) En Stage med

Kost er udsat paa 60° 20' 00" N. 18° 28' 31" E. 6) En Stage med Kost er udsat paa

60° 20' 01" N. 18° 28' 20" E. 7) En Stage med Kost er udsat paa 60° 20' 04" N. 18°

28' 16" E. 8) En Stage med Kost er udsat paa 60° 20' 08" N. 18° 28' 12" E. 9) En

Stage med Kost er udsat paa 60° 20' 11" N. 18° 28' 10" E. 10) En Stage er udsat paa

60° 20' 10" N. 18° 28' 08" E. 11) En Stage er udsat paa 60° 19' 56" N. 18° 28' 32" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 1/12. København 1914.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

868. Fransk W.-Afrika. Saloum Floden. Afmærkning.

(^a„Avis aux Navigateurs" Nr. 163/854. Paris 1915.)

Passé Sud er tilsandtet og Afmærkningen inddraget. Et nyt Løb, *Passé Nord*, har dannet sig. Dette er afmærket med 9 Spirter med Topbetegnelse. Andvinnings-tønden er rød; den ligger i 6 m Vand 234° (mistr. W. t. S. 5/8 S.) fra Pyramiden paa *Sangomar* Lynt og 290° (mistr. NW. 5/8 W.) fra *Jackonsa* Lynt. *Sangomar* Lynt: 13° 49 $\frac{1}{2}$ ' N. 16° 45' W.

869. Afrika. Walffsch Bugt. Pelican Lynt. Fyrs Beliggenhed.

(^a„Notice to Mariners" Nr. 529. London 1915.)

Det hvide Lyntlyr paa *Pelican* Lynt vises fra en Baake, som staar 0,49 Sm 33° (mistr. NE. t. E.) fra den røde og hvide Baake paa *Pynten*. Synsvide: 8 Sm. Fyret er ubevogtet. Saalænge Krigen varer, kan Fyret være slukket. 22° 54' S. 14° 25 $\frac{1}{2}$ ' E. (Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 44/1707 og 74/2381. København 1914.)

870. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. President Roads. Tønde flyttet.

(^a„Notice to Mariners" Nr. 23/1536. Washington 1915.)

Long Island Head Tønde 13 er flyttet W. efter og ligger nu i 7 $\frac{1}{2}$ m Vand 204° (mistr. SW. 5/8 S.) fra *Deer Island* Fyr og 276 $\frac{1}{2}$ ° (mistr. W. t. N. 7/8 N.) fra *Nix Middle* Baake. *Deer Island* Fyr: 42° 20' 24" N. 70° 57' 18" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 19/447. København 1915.)

871. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Floden. Cherry Island Ledefyrline. Grund.

(^a„Notice to Mariners" Nr. 23/1539. Washington 1915.)

I *Cherry Island* Ledefyrline er der 8,7 m Vand c. 60 m oven for den røde Lystønde 2 C, som ligger paa 39° 40' 3 N. 75° 31' 3 N.

872. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Cape Charles Fyrskib. Forandring af Taagesignalet.

(^a„Notice to Mariners" Nr. 23/1540. Washington 1915.)

Forandringen af Taagesignalet fra *Cape Charles* Fyrskib er opsat indtil 1ste Januar 1916. 37° 05' 17" N. 75° 43' 29" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 7/166. København 1915.)

873. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Potomac Floden. Vrag uskadelligjort.

(^a„Notice to Mariners" Nr. 23/1541. Washington 1915.)

Vraget af Skonnerten *Mary S. Ewing* er uskadelligjort og Afmærkningen ind-

draget. 37° 58' 31" N. 76° 20' 06" W.

874. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Beaufort. Fyr forandres.

(^a„Notice to Mariners" Nr. 23/1545. Washington 1915.)

Omtrent den 21de Juli 1915 forandres følgende Fyr:

1. *Shackleford Point* Ledefyrline. Fyrene forandres til at vise rødt Lys. Bag-

fyret: 34° 41' 55" N. 76° 39' 15" W.

2. *Bird Island* Ledefyrline. Fyrene forandres til at vise hvidt Lys. Bagfyret:

34° 42' 10" N. 76° 39' 50" W.

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

875. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida E.-Kyst. Biscayne Bugt. Grund.

(^a„Notice to Mariners" Nr. 23/1549. Washington 1915.)

Dampskibet *Ulbergen* har med et Dybgaaende af 5,7 m rødt Grundten c. 3 Sm N. for *Biscayne Shoal* Lys- og Klokketønde 2 og c. 1 $\frac{1}{4}$ Sm fra Land. Omtrentlig Plads: 25° 54' N. 80° 05 $\frac{1}{4}$ ' W.

838. **Sverrig.** **Stockholm Skærgaard.** **Jungfruvarvæn.** **Grund runoet.** **Afmærkning forandret.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 26/473. Stockholm 1915.)
 S. for *Engelsgrundet* er fundet en 4,5 m Grund. Vægeren med Kors paa *Engelsgrundet* vil snarest blive inddraget. 59° 09' 55" N. 18° 33' 37" E. og samtidig udsættes en Stage paa 59° 09' 50" N. 18° 33' 40" E., Øst for 4,5 m Grunden.
839. **Finland.** **Böttinske Bugt.** **Indenskærs Sejlads forbuddt.** **Afmærkning inddraget.**
 („Bericht am Zeevarenden“ Nr. 105/972. 's-Gravenhage 1915.)
 Den *russiske* Regering har forbuddt indenskærs Sejlads langs den *finske* Kyst i den *bottniske* Bugt. Afmærkningen er inddraget.
840. **Rusland.** **Riga Bugt og Moonsund.** **Sejlads forbuddt.**
 („Bericht am Zeevarenden“ Nr. 105/973. 's-Gravenhage 1915.)
Riga Bugt og *Moonsund* er lukket for fremmede Skibe.
841. **Tyskland.** **Swinemünde.** **Mellinfahrt.** **Lystonde midlertidig forandret.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 38/1259. Berlin 1915.)
 Paa Grund af Kabelbeskadigelse viser Lystonden paa E.-Siden af *Mellinfahrt* N.-lige Indløb hvidt, fast Lys indtil c. 20de Juli d. A. 53° 53' 6" N. 14° 15' 8" E.

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

842. **Sverrig.** **Sundet.** **Landskrona.** **Oplysning om Fyr.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 38/1306. Berlin 1915.)
 Det bageste af Indsejlingsfyrene ved *Landskrona* viser hvidt Lys i Pejlinger fra 29° til 123°, den røde Lysvinkel (fra Pejling 114° til 123°) vil først blive indlæst i Løbet af 1915.
 (Kort Nr. 156, 210, 211 og 248. Danske Lods Side 284.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/1581. København 1914.)
843. **Sverrig.** **Sundet.** **Malmö.** **Lystonde ombyttes midlertidig.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 26/485. Stockholm 1915.)
 I Begyndelsen af Juli 1915 vil den ydre Lystonde ved Indløbet til *Malmö* blive midlertidig ombyttet med en Lystonde, der afvælsende viser hvidt og rødt Lys. 55° 37' 40" N. 12° 59' 00" E.
844. **Danmark.** **Smaalands-Farvandet.** **Gronsuud.** **Madses-Løb.** **Flavske-Grund.** **Væger sunket.**
 Den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost paa SW.-Siden af *Flavske-Grund* er sunket og staar med Kosten i Vandskorpen. Den vil snarest blive bragt i Orden igen. 54° 52' 1/4" N. 12° 10' 1/4" E.
845. **Danmark.** **Smaalands-Farvandet.** **Dyrefod-Flak.** **Væger sunket.**
 Den røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste paa NE.-Siden af *Dyrefod-Flak* er sunket og staar med den underste Kost i Vandskorpen. Den vil snarest blive bragt i Orden igen. 55° 00' 1/4" N. 11° 49' 1/4" E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

846. **Danmark.** **Limfjorden.** **Aalborg.** **Fyr flyttes og drejes.**
 Den 7de Juli 1915 sker følgende Forandring ved Fyrene ved *Aalborg* Havn:
 I. Den røde, faste Fyrhulne *Aalborg E.* flyttes og drejes. Bagfyret er flyttet 57 m i Retning 337° (misv. N. t. W. 1/8 W.). Forfyret er flyttet og staar nu paa N.-Enden af Glasværksbroen, c. 220 m 44 1/2° fra Bagfyret. Fyrene er overet i Pejling 224 1/2° og

863. **Holland.** **Zeegat van Goeroe.** **Boningen.** **Lystønder attør ud agt.**
 („Bericht am Zeevarenden“ Nr. 105/974. 's-Gravenhage 1915.)
Boningen Lystønder Nr. 1 og Nr. 2 er attør ndlagt. Lystønde Nr. 1: 51° 47' 4" N. 4° 12' 46" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/781. København 1915.)
864. **England.** **Themson.** **Trafikbestemmelser.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 537. London 1915.)
Themson. Al ind- og udgaende Trafik skal indtil videre foregaa gennem *Eidinburgh* *Channels*, eller gennem *Black Deep* S. om *Knock John* og *Knob* Lystønder og gennem *Oaze Deep*.
 Ingen Skibe maa være under Gang i de ovennævnte Løb mellem *Chapman* Fyr mod W. og *Sunk Head* Lystønde eller en Linie mellem Tønderne *South Long Sand* og *East Shingles* mod E. i Tiden mellem Kl. 11 Em. og Kl. 2 Fm.
 Skibe, som ligger til Ankers inden for ovennævnte Grænser, maa ikke vise noget som helst Lys i Tiden mellem Kl. 11 Em. og Kl. 2 Fm.
 Alle andre Løb er lukket for Besejling.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/697. København 1915.)
865. **England.** **Tyne.** **Vrag uskadeliggjort.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 538. London 1915.)
 Vraget af Damperen *Albat*, som ligger 1 Sm 140° (misv. SE. t. S. 7/8 S.) fra Fyret paa det S-lige Molehoved ved Indløbet til *Tyne* Floden, er uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget. Dybden paa Stedet er nu normal. 55° 00' N. 1° 23' W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/439. København 1915.)

866. Skotland. Firth of Forth. Besejling.

(„Notice to Mariners“ Nr. 549. London 1915.)
 Paa Grund af de udlagte Miner er der Lodstvang for alle Skibe (indbefattet Fiskerifartøjer), som har et Dybgaende af over 2,4 m, og Besejling af *Firth of Forth* uden Lods vil være i højeste Grad farlig. Fiskerifartøjer og andre Smaaskibe med over 2,4 m Dybgaende skal samle sig ved Lods-Stationerne og vil blive lodsede ind eller ud af Havnene i Grupper.
 Indgaaende Skibe maa kun løbe ind i *Firth of Forth* ved Dagens Lys; de skal passere mellem *Isle of May* og *Anstruther Wester*; herfra skal de sætte Kurs efter *Kinghorn* *Ness*. Naar de nærmer sig *Inch Keith*, skal de tage Lods fra Lodsfortøjet i *North Channel*. Handelskibe, som nærmer sig *Firth of Forth* S. fra, skal holde sig tæt til Land indtil *Barnes Ness*, hvorfra de skal sætte Kurs uden om *Isle of May* og passere mellem *Isle of May* og *Anstruther Wester*.
 Det er forbuddt at staa ind i Fjorden mellem *Isle of May* og Landet paa Fjordens S.-Side.

Man advares indtrængende mod at komme S. for Limien fra N.-Pynten af *Isle of May* til *Kinghorn* *Ness*, for man er passeret Meridianen paa 3° W., hvor man skal sætte Kurs efter Midten af *North Channel*.

Udgaende Skibe skal passere Meridianen gennem 3° W. paa Breddeparallellen gennem 56° 06' 30" N. og herfra sætte Kurs mellem *Anstruther Wester* og *Isle of May*. Intet Handelskib maa ligge til Ankers mellem *Inch Keith* og en Linie trukket fra *Barnes Ness* til *North Carr Rock*.

Limien „*Barnes Ness*—*North Carr Rock*“ skal betragtes som E.-Grænsen af *Firth of Forth*.
 Ovennævnte Paabud gælder for alle Skibe, hvad enten Havnen, de skal til, ligger E. eller W. for *Inch Keith*.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/557. København 1915.)

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

867. **England.** **Plymouth Sound and Hamoaze;** **Lyme Regis to Bardsey Island.** **Bestemmelser for Smaafartøjer.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 536. London 1915.)
 Der er udstedt særlige Trafikbestemmelser for Smaafartøjer for: 1) *Plymouth Sound and Hamoaze*. 2) *Lyme Regis to Bardsey Island*.

leder mellem *Skeppgaard* Ledetvime til den røde Lysvinkel i *Aalborg* Vinkelvær (lige-
som tidligere). Bagfyret: 57° 02' (58^g) N. 9° 56' (55^g) E.

II. *Aalborg* grønne og røde, faste Fyr drejes saaledes, at Lyset bliver:

1. grønt i Pejlinger fra 247° til 252°;
2. rødt i — 252° - 255°.

I øvrigt bliver Fyret uforandret. 57° 02' (58^g) N. 9° 55' (56^g) E.
(Kort Nr. 158 og 271. Danske Lods Side 510 og 511. Havne-Lods Side 15 og 16. Fy-
Fort. Nr. 490 og 491.)

**847. Sverrig. Kattogat. Göteborg Skærgaard. Böttö. Fyr og Taagesignal
forandret.**

(„Underrættelser for sjöfarande“ Nr. 26/479 og 480. Stockholm 1915.)

Ved *Böttö* Fyr er foretaget følgende Forandringer:

A. Fyret er forandret saaledes, at det viser:

1. hvidt Lys med To-Formørkelser i Pejlinger fra 1° til 21°;
2. hvidt Lys med En-Formørkelser hver 15 s, Lys 13 s, Mørke 2 s, i Pejlinger
fra 21° til 40°;

3. hvidt Lys med En-Formørkelser (Lys- og Mørkeperioder lige lange) i Pejlin-
ger fra 40° til 61°;

4. hvidt, fast Lys i Pejlinger fra 61° til 1° (Lyset er uforstærket fra 135° til 225°).
Fyrbygningen er malet hvid paa S.-Siden og paa W.-Siden.

B. Taagesignalet er forandret til at gives med *Lydli's* Taagesignalanpartat. Det
giver To-Stød hver 1^m, Stød 5 s, Pause 5 s, Stød 5 s, Pause 45 s. Kommer Apparatet
i Orden, vil der blive givet Signal med Klokke, To-Slag hver 2^m.

57° 39' 02" N. 11° 43' 18" E.

(Kort Nr. 211 og 246. Danske Lods Side 245.)

(Se „Efterretninger for Søfarande“ Nr. ¹⁸⁸/₁₅₈₈. København 1914.)

848. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand.

I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Middell-Højvande: Paa *Harretten*
2,7 m, i *Sællundeholm-Løb* 2,7 m, i *Gaaseholm-Løb* 2,7 m, i *Sørensholm-Løb* 1,8 m, i
Købers-Løb 2,8 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.

849. Norge. Skagerrak. Mandal. Uddybningsarbejder.

(„Efterretninger for Sjöfarande“ Nr. 6/208. Kristiania 1915.)

Til Bærg for Uddybningen paa Barren er der paa *Melina-sanden* paa begge Sider
af Ledemærkerne opsat nogle Bæker, der bestaar af 2 Trekanter, som vender en Spids
mod hinanden. Paa Barren er udlagt nogle smaa hvide Tønder. Tønderne og Baakene
er Skilsarten uvedkommende. *Mandal*: 58° 01' N. 7° 28' E.

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

850. Norge. Henningsvær. Fyr forandret.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 2. Kristiania 1915.)

Henningsvær Fyr er forandret. Det viser hvidt, fast Lys i Pejlinger fra 231°
gennem 0° til 187°. Naar man er Øst for Holmene, der ligger i Farvandet Øst for Fyret,
skjules dette delvis af Holmene. Flaumens Højde: 35 m. Synsvide: 12,5 Sm. I øvrigt
uforandret. 68° 08' 30" N. 14° 12' 25" E.

851. Norge. Sarvær. Fyr forandres.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 2. Kristiania 1915.)

I Løbet af Efteråret 1915 vil Lysvinklerne i *Sarvær* Fyr blive forandret, da
der er fundet en Baee NNE. for *Nalsjøer*. Fyret: 66° 26' 15" N. 12° 46' 35" E.

852. Norge. Helgeland. Melstenfjorden. Kivalø NW. Farvand forandret.

(„Efterretninger for Sjöfarande“ Nr. 6/180. Kristiania 1915.)

Ved en Nyopmaling af Farvandet paa NW.-Siden af *Kivalø* har det vist sig,
at Farvandet omkring *Stadøen* og *Løngøen* er en Del forandret. *Stadøen*: 65° 14' 2"
N. 11° 58' 2" E.

853. Norge. Helgeland. Leka SE. Farvand forandret.

(„Efterretninger for Sjöfarande“ Nr. 6/181. Kristiania 1915.)

Ved en Nyopmaling af Farvandet mellem *Malsøen*, *Haugsfæsa* og *Leka* har
det vist sig, at Farvandet her er en Del forandret. *Haugsfæsa*: c. 65° 02' N. 11° 38' E.

854. Norge. Trondhjemsfjorden. Skjorn. Høbbakkebugt. Baer.

(„Efterretninger for Sjöfarande“ Nr. 6/212. Kristiania 1915.)

Ved en Nyopmaling af *Høbbakkebugt* er der fundet nogle ny Baer, og paa *Storflua*
er der fundet mindre Vand. *Høbbakkebugt*: 63° 44¹/₄' N. 9° 53³/₄' E.

855. Norge. Grandeviken. Ribøflu. Fyr forandret.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 2. Kristiania 1915.)

I *Ribøflu* Fyr er indsat en rød Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 199°, fr
W om *Raugnælsflua*, til 265° og en grøn Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 310° gennem
0° til 21°, fr W om *Rødsidgvanden*. I øvrigt uforandret. 63° 42' 10" N. 9° 31' 30" E.

856. Norge. Sognefjorden. Dingen. Baee.

(„Efterretninger for Sjöfarande“ Nr. 6/178. Kristiania 1915.)

En Baee med 3,4 m Vand er fundet i Havnen ved *Dingen*. Omrentlig Plads:
61° 01' 40" N. 5° 03' 08" E. (*norsk* Kort Nr. 24).

857. Norge. Hjøllefjorden. Lysø W. Baee.

(„Efterretninger for Sjöfarande“ Nr. 6/179. Kristiania 1915.)

I det sydlige Indløb til Sundet mellem *Bløme* og *Lysø* er fundet en Baee med
2,3 m Vand. Baeen ligger i 4 ÷ 7 m Vand omtrent midt imellem S.-Pynthen af *Lysø* og
det lille Skær paa W.-Siden af Løbet. *Lysø S.-Pynt*: 60° 33³/₄' N. 4° 53³/₄' E.

858. Norge. Bergen. Sømærker udlagt.

(„Efterretninger for Sjöfarande“ Nr. 6/177. Kristiania 1915.)

Ved Indsejlingen til *Bergen* er Jernstænger rejst paa følgende Steder:

1) Paa *Myrskjæret*, en neop overflydt Baee, c. 300 m 107° (msv. SE. t. E. ¹/₄ E.)
fra Pynthen paa N.-Siden af Indløbet til Havnen ved *Alveen* N. for *Valesstrømmen*. c. 60°
20', ⁹/₉ N. 5° 11', ³⁸/₉ E.

2) Paa *Bjørøfluen* (*Kalendtsfluen*), 1,8 m (1 Fv.), *Bjørø* NW.-Side. 60° 19', ⁹/₉
N. 5° 10', ⁵/₉ E.

3) Paa *Stensundfluen*, en ikke kortlagt Baee tæt ved Land paa NE.-Siden af
den østligste (mindste) af *Stensholmen* ved *Bjørø*. *Stensholmen*: 60° 19', ¹⁶/₉ N. 5° 09', ⁷/₉ E.

859. Norge. Hardangerfjord. Skorpen. Fyr forandres.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 2. Kristiania 1915.)

I Løbet af Efteråret 1915 vil der i *Skorpen* Fyr blive indsat en rød Lysvinkel,
der lyser over *Aendugfluen*. Fyret: 59° 56' 00" N. 5° 48' 00" E.

860. Norge. Bommeløen. Dyrnes. Fyr forandret.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 2. Kristiania 1915.)

I *Dyrnes* Fyr er den hvide Lysvinkel, der var synlig i Pejlinger fra 1° til 8°
forandret til at vise grønt Lys, saaledes at Fyret nu viser grønt Lys fra 357° gennem 0°
til 8°, fr W om *Dyrnesfluen*, som har været fejlagtig aflagt i *norske* Kort. I øvrigt
uforandret. 59° 36' 35" N. 5° 10' 20" E.

861. Norge. Ryfylkefjordene. Panvikodden. Fyr forandret.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 2. Kristiania 1915.)

I *Panvikodden* Fyr er der i den røde Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 219°
til 353°, indsat en grøn Lysvinkel, saaledes at Fyret nu er rødt i Pejlinger fra 219° til
260°, over S.-Spidsen af *Lille Teislobøen* og N.-Spidsen af *Tringlobøen*, grønt i Pejlinger
fra 260° til 353°. I øvrigt uforandret. 58° 57' 40" N. 5° 45' 35" E.

862. Holland. Friesche Zoegat. Farvand forandret.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 50/937 og 10/935. s-Gravenhage 1915.)

Løbet mellem *Schuldprug* og *Hoek van den Brund* og Løbet mellem *Schuldprug* og
Ballastplaat er tilsandtet, og ny Løb har dannet sig længere W. paa. Som Følge heraf
er der foretaget den nødvendige Forandring i Afmærkningen. c. 53° 24' N. 6° 10' E.

terne for Forbundene havde siddet og stemt hele Tiden uden at tage Forbehold overfor nogen Ting, saa vi mente at kunne slutte af og give Forslag ind til Regeringen. Paa Formandens Forespørgsel blev der svaret, at nu var Krigen jo brudt ud, og det var ikke godt at vide, hvordan det hele vilde gaa, naar Krigen blev endt, saa der var ikke Grund til nu at have Ulejlighed med den Sag. Den Sagfører, som Forbundene havde haft, og som Ministeriet havde været saa elskværdig at indsætte i Udvalget, Overretssagfører Oskar Johansen, blev syg for et godt Aarslid siden, saa at han fratraadte, og de forlangte ikke nogen anden ind i hans Sted til at varetage deres Interesser. Det bebrejdede Formanden dem ogsaa. Vi gav dem allesammen en Røffel. Vi mente, at naar vi nu var kommet saa vidt, kunde det ikke skade stort, om vi nu fik en Ende paa det. Vi har ved Nytaarstid faaet en Skrivelse med Tak for det Arbejde, vi har gjort, men der var ikke Udsigt til, at det skulde fortsættes. Men de, som har stoppet Arbejdet, er de samme, som har forlangt Revision. Der er ingen af os, der har tabt noget ved det, saa vi er i Grunden glade ved, at det holdt op, og der er vist ingen Udsigt til, at det bliver taget op foreløbig.

Den næste Sag paa Dagsordenen var: **Konsulatafgiften.**

Formanden: De Herrer, som var til Stede ved sidste Generalforsamling, vil vistnok erindre, at der blev rettet Opfordring til Bestyrelsen om at arbejde hen til Konsulatafgiftens Afskaffelse. Vi fik dengang til Opgave at undersøge, hvorledes Sagen vilde stille sig, hvis Konsulatafgiften blev afskaffet, og der i Stedet for indførtes faste Gebyrer for de Tjenester, Konsulerne viser Skibene. Det har ikke været Bestyrelsen muligt at faa nogen direkte Oplysning herom; men efter »Gebyrtaksten« af 1. Januar 1912 for Konsulater og Gesandtskaber kan man alligevel danne sig et Skøn derom. Man maa saaledes gaa ud fra, at der vil blive fastsat Gebyr for flere af de Embedshandlinger, der nu er gebyrfri — visse Paategninger paa Registreringscertifikatet, Paa- og Afmønstring, Udfærdigelse af Skibsbemandingslister og visse Paategninger herpaa, Opgørelse af Afregningsbøger, Paakaldelse af Politiets Bistand angaaende Arrestation af Søfolk, nødvendig Attestation for Skibes Ind- og Udklarering. Den nuværende Konsulatafgift er som bekendt 12 Øre pr. Netto Ton aarlig for Sejlskibe over 50 Tons, hvilket for Foreningen nu andrager c. 6.000 Kr. Men saa længe vi ikke ved, hvor stor den samlede Sum af de Gebyrer, der vil komme i Stedet, vil blive, kan vi ikke have nogen Mening om, hvorvidt Sejlskibsfarten vilde faa Fordel af en fuldstændig Afskaffelse af Konsulatafgiften. Meget taler for, at den nuværende Ordning vil være den billigste. Konsulatafgiften er jo egentlig en Slags Forsikringspræmie, som alle og enhver betaler, saa at den enkelte, der kommer i Forlegenhed og faar en Del Brug for Hjælp af Konsul, ikke betaler mere end den, der bruger Konsul meget lidt. Paa det sidste Forretningsudvalgsmøde i Fællesrepræsentationen har jeg ført Sagen frem, men saa vel Formanden for Fællesrepræsentationen som Repræsentanten for Dampskibsrederne mente, at under de nuværende Forhold maatte vi helst stille Sagen i Bero. Der indtræffer jo nu for Tiden saa mange Tilfælde, hvor der bliver rettet Henvendelser til Konsulerne om mange forskellige Ting, saa at Tiden maaske ikke egner sig til at tage Sagen op. Vi er derfor i Bestyrelsen blevet enig om at indstille Sagen foreløbig og se Tiden an. Ganske vist er Konsulatafgiften en Særskat, der er paalagt Skibsfarten, men Bestyrelsen mener allsaa, at vi ikke under de nuværende urolige Forhold bør rejse dette Spørgsmaal, men at dets Behandling bør udsættes til bedre og roligere Forhold atter indtræder.

Valg af 2 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for J. C. Carlsen og C. V. Petersen, der begge fratræder efter Tur.

Skibsreder J. C. Carlsen, Marstal: Jeg vil gerne udtale, at jeg for mit Vedkommende ikke ønsker Genvalg. Jeg er nu 70 Aar gammel og bliver allsaa, hvis jeg genvælges, 73 Aar, inden jeg paany fratræder. Jeg synes derfor, at en yngre Mand burde indtræde i mit Sted. Selvfølgelig har jeg nok Interesse for Arbejdet, men det bliver alligevel trættende, og jeg tror, at der kunde arbejdes kraftigere, naar en Yngre kom i Stedet for mig.

Mægler R. S. Hansen, Thuro: Jeg tror, det er forkert at skifte Bestyrelse hver anden Dag. Det er Bestyrelsen, der skal varetage vore Interesser, og jo længere dens Medlemmer sidder, des mere Forstaaelse af Tingene, des mere Indsigt og Autoritet erhverver de sig. Naar Skibsreder Carlsen slaar paa, at han er gammel, er der vist ingen her, der vil akceptere det; han er saa sprællevende som nogen tyveaarig. Naar vi hører, at han i de sidste Par Aar har rejst til København 73 Gange, maa han ikke komme her og sige, at han ikke vil være med længere, det vil vi ikke akceptere. Jeg vil meget anbefale, at vi genvælger begge de Herrer med Akklamation.

Forsamlingen tilkendegav sin Tilslutning ved at rejse sig.

De to fratraadte Medlemmer var saaledes genvalgt.

Skibsreder J. C. Carlsen: Jeg takker for Valget. Jeg skal arbejde lige saa meget, som jeg hidtil har gjort. Begaar jeg Fejl, kan De jo give mig en Overhaling.

Skibsreder C. V. Petersen, Svendborg: Ogsaa jeg takker for Genvalget, omendskønt jeg helst havde bedt mig fritaget for Hvervet.

(Fortsættes.)

The Baltic and White Sea Conference and The Documentary Council's Betydning for Skibsrederne efter Krigen.

Foredrag holdt paa Nordisk Skibsrederforening's Generalforsamling 2. Juli 1915 af J. F. Myhre.

Det er nu snart et Aar siden, at Verdenskrigen udbrød. Som en Orkan kom den over os, og som en Lavine har den paa sin Vej revet næsten hele Evropa med sig. Og nu ligger Krigen som et knugende Mareridt over os alle. Da den brød ud, var vi vel alle paa det rene med, at det store Opgør var kommet. Det store Opgør som vi alle frygtede, men som vi haabede hørte en fjern Fremtid til. Vi skubbede det fra os som en ond Drøm. Men da Opgøret først kom, vidste vi, at vi stod foran store Begivenheder, som vilde komme til at indlede et nyt Afsnit i Menneskeslægten's Historie. Ligesom store Dønninger kommer efter et oprørt Hav, vil Efterdønningerne fra denne Verdenskrig blive store og vælte sig ind over hele Evropa. Ja, der kan vel ikke være Tvivl om, at vi slaar foran en Verdensomvæltning, som vil gribe ind i alle Forhold, baade politiske, kommercielle og samfundsmæssige.

At det internationale Samkvem ogsaa vil mærke Efterdønningerne er vel temmelig sikkert. Vi har jo allerede set, hvorledes det ene Baand efter det andet er bleven klippet over. Imidlertid vil der ligesaa sikkert igen komme den Tid, da Bitterhed og Uvenskab vil vige Pladsen for Forstaaelse og Fordragelighed; da den gamle Lære atter er sat i Højsædet i Følge hvilken alle Mennesker, uanset hvilken Nation de tilhører, har fælles Interesser, trænger til hinanden og saaledes maa arbejde sammen.

Det var i Kraft af denne Lære, at vor Forening The Baltic and White Sea Conference blev dannet. De fælles Interesser drev Skibsrederne fra de forskellige Lande sammen. Som bekendt repræsenterer vor Forening 11 af Evropa's søfarende Nationer. Det er da en Selvfølge, at Konferencen er føleligt berørt af Krigen. Uanset Krigen og dens Følger er der vel ingen af alle

Næringsdrivende i de forskellige Lande, som er saa henviset til det internationale Samkvem som Skibsrederne. Medens Landomraaderne kan udvides eller indskrænkes, vil Havet altid forblive internationalt. Her findes ingen Grænsepæle, og saalænge der gives Handelskibe, vil disse pløje Havene.

Ud fra denne Betragtning tør man vel allerede nu fastslaa, at en international Skibsrederforening, som Konferencen vil have sin Eksistensberettigelse ogsaa efter Krigen.

Det er nu 14 Maaneder siden vi holdt vor sidste Generalforsamling i London. Ingen af os anede den Gang, at vi stod lige foran en Verdenskrig, og allermindst anede vi, at vort fredelige internationale Samarbejde skulde blive afbrudt paa en saadan pludselig Maade. I særlig Grad gælder dette vore lange og interessante Forhandlinger om de for Skibsrederne saa vigtige Spørgsmaal angaaende Folkeretten til Sos i Krigstilfælde: Forhandlinger som resulterede i vigtige Resolutioner gaende ud paa

1) at ophæve Retten til Kapring og Konfiskation af privat Ejendom paa Soen.

2) at begrænse Kontrabande til blot at omfatte Krigsmateriel.

3) at oprette internationale Priseretsdomstole.

Vi erindrer med hvilken Enstemmighed og levende Tilslutning disse Resolutioner blev vedtaget af de af Konferencen repræsenterede elleve Nationer. Det blev os ikke forundt at se disse Resolutioner ført ud i Livet; tværtimod. Ved en blodig Skæbnens Ironi blev de kort efter foregrebet paa en sa dramatisk Maade, som ingen af os havde drømt om. Vi har nu desværre senere faaet bitter Erfaring for Sandheden af det gamle Ord, som siger: »Teori er et og Praksis et andet.»

Det kan imidlertid kun lidt nytte at dvæle ved Fortiden. Den har nu blot Interesse for os gennem den Erfaring og Lærdom, den har indbragt os. Desuden skyn-der vi os helst med at jage Tankerne bort fra det sidste Aars Begivenheder. Enhver af os ser nu hen til Fremtiden, idet vi alle er opfyldt af det Haab, at den Dag snart maa dæmre, da Fredsengelen vil holde sit Indtog i Evropa. Det er med dette for Øje, at vi gerne allerede nu vil forsøge at danne os et Billede af de Opgaver, som i Fremtiden vil paahvile os, der skal genoptage vor fredelige Virksomhed paa Verdenshandelens Omraade efter Krigen.

Det er i Aar 10 Aar siden, at The Baltic and White Sea Conference blev stiftet. Som bekendt var det den ruinerende Konkurrence mellem Rederne indbyrdes, som gav Anledning til Dannelsen af Konferencen. Fragerne var bleven trykket ned til et saadant Niveau, at man vanskeligt kunde sejle uden Tab. Man enedes saa om at fastsætte en saakaldet Minimums-Fragtskala. Det var paa dette Grundlag, at Conferencen blev dannet. Naturligvis skulde Foreningens Formaal ogsaa gaa ud paa at beskytte Rederne i andre Henseender, f. Eks. ved Afskaffelse af Misbrug. Forbedring af Certeparier etc. etc. Men disse sidste Opgaver blev til en Begyndelse behandlet som mere underordnede Sager. Imidlertid viste det sig, efter-som Tiden gik og Erfaringerne indhøstede, at Conferencen som saa mange andre Institutioner var underkastet Forvandlingens Love. Det blev klart, at Tyngdepunktet for Skibsredernes Interesser ikke laa i Bestræbelserne for Minimumsrater. Man fandt efterhaanden, at netop de Reformers, som til en Begyndelse var puffet i Baggrunden, havde mere reel og praktisk Betydning for Skibsrederne nemlig: Forbedring af Certeparierne og Afskaffelsen af Misbrug, f. Eks. Adresse-Kommisjonen etc. Og Tiden har tilfulde godtgjort Berettigelsen af Konferencens Arbejde i denne Retning. Det mest talende Vidnesbyrd herom er den voksende Tilslutning som vor Forening har faaet. Fra en beskedn Begyndelse, da den indmeldte Tonnage var knapt 1.000.000 Tons, repræsenterer Konferencen nu en samlet Tonnage af omkring 4,500,000 Tons.

Det er givet at en saadan mægtig Sammenslutning af Skibsredere maa ove en overordentlig stor moralsk Indvirkning. I dobbelt Forstand — indadtil fordi Rederne kan optræde mere energisk og maalbevidst, og udadtil ligeoverfor Kobmændene som ved, at Konferencen er en Faktor, de maa regne med. Det er omsider gaaet ind i Redernes Bevidsthed, at Vejen til forbedrede Livsvilkaar gaar gennem Sammenhold.

Det er da ogsaa glædelige Resultater som Konferencen har kunnet opvise. Det er overflødigt her at opregne disse. Hovedinteressen samler sig nu om de Opgaver, som Konferencen og the Documentary Council skal tage op efter Krigen.

(Fortsættes.)

Fragtmarkedet.

Af de større Markeder har La Plata rettet sig en Del siden vor sidste Beretning, og ved et godt Begær ligger Markedet særdeles fast. Ogsaa fra U. S. synes der at skulle komme mere Begær, og da Rederne gennemgaaende er tilbageholdne og faste, vil der uden Tvivl snart blive betalt højere Rater, navnlig til Skandinavien, hvortil der ventes at ville blive mange Laster. Træfragterne fra Kanada er ogsaa faste, derimod var de sidste Kulfragter fra U. S. til Italien etc. en Smule lavere. Kulfragterne fra England ligger temmelig uforandret, men det er ligesom lidt lettere at faa Licens. Blandt de sidste Befragtninger nævner vi:

Østen. Rismel 65/ Saigon/Liverpool (7.000). Juli. Sukker 75/ Java/U. K. 72/6 Frankrig (6.000). 15. Juli—15. August. Fra Bombay 52/6 Dødvægt London eller Hull, 62/6 Genua og New York. Fra Kurrachi 43/9 à 45/ for Byg til udsøgt Havn U. K.

Middelhavet. Salt 23/9 Torrevieja/Chittagong (7.000). Juli. Erts 15/ Talanta Kanalen/Middlesbro (3.600). 9/ Almeria Pier/Port Talbot, 13/ Almeria Harbour/Glasgow. Fra Bilbao 11/ Middlesbro eller Stockton.

Nordamerika. Fra »Northern Range» omkring 10/ til Skandinavien, 9/9 à 10/ Vestitalien. Fra Montreal 10/6 til Genua. Kul fra Baltimore eller Virginia 39/ à 40/ Vestitalien, 36/ à 37/6 Barcelone. Planker fra Kanada omkring 140/ til Englands Vestkyst.

Sydamerika. Fra San Lorenzo Grænsen 50/ à 52/6 til U. K. pr. Juli—August, c. 72/6 Skandinavien.

Østersøen og Hvidehavet. Fra svensk Havn c. Hfl. 45 til Holland, 75/ à 80/ Hull, c. 90/ London. For tør Træmasse fra Söderhamn eller Hernösand 27/6 Granton, 30/ London, 32/6 à 35/ Preston. Fra Archangel 8/ pr. Qr. tungt Korn til fransk Atlanterhavshavn.

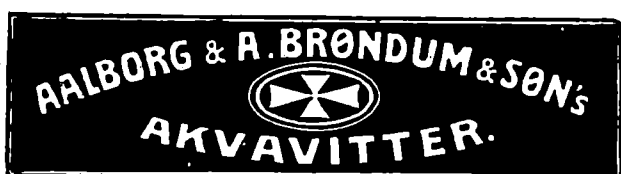
Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 14/ à 15/ Danmark for c. 2.000 Tons Baad; c. 15/ Sydsverig, 16 à 20/ Østsverig, 16/ Rouen, 20/ à 21/ Bordeaux, 24/6 Marseille, 26/ à 27/ Genua etc., 26/6 Port Said, 22/6 Las Palmas, 23/6 St. Vincent. Fra Kardiff eller Newport 13/ Calais (1.000), 22/ Vestitalien, 24/ Port Said, 25/6 Rio Janeiro, 27/6 Buenos Ayres eller La Plata.

Skrevet d. 7. Juli 1915.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe har af de nordtyske Pladser Stettin ikke saa faa Kul- og Kokslaster fremme til Danmark og navnlig til Sverig; ligeledes har Lübeck nogenlunde med Udbud og noterer omkring 5 Kr. til Danmark. Sverig har ikke meget nyt af Interesse; med Trælaster er det stadig smaat, og det er ikke særlig lønnende Rater, der noteres: bl. a. Karlshamn/Nakskov 10 Øre. Danmark er fra Provinserne lige stille, og fra Kjøbenhavn er det ogsaa stille, og der er ikke saa faa fragsøgende Skibe dér for Tiden; der sluttedes bl. a. Majs til Karre-

bæksminde 14 Øre. Præsto 12 Øre. Bogense 14 Øre. Rønne, Nykjøbing Sjælland 15 Øre samt Hvede til Randers 20 Øre. Hørfro til Aalborg 5 Kr.



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 Skibsol 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: Amaliegade 32-34, Tlf. 4956.

Tuborg Øl
og *Tuborg Mineralvande*
kan paa Grund af deres ypperlige
Kvalitet og store Holdbarhed særlig
anbefales til Skibsproviant.

Tuborgs Depot: Amaliegade 32-34, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kjøbenhavn 29./6. — Amalienborg ank. Helsingør 28./6. — Brattingsborg ank. Manchester 1./7. — Borglum pass. Dover 26./6. — Dønsborg afg. Quebec 1./7. — Elsborg ank. Aberdeen 1./7. — Flynderborg ank. Aalborg 4./7. — Guldborg ank. Kjøbenhavn 5./7. — Gurre ank. Baltimore 15./6. — Hammershus ank. New York 30./6. — Harrildsborg ank. Kjøbenhavn 4./7. — Jelling pass. Sagres 28./6. — Jømsborg ank. Sharpness 2./7. — Jungshoved ank. Rio 3./7. — Jøgersborg ank. Aarhus 1./7. — Kullundborg afg. West Hartlepool 3./7. — Kalu ank. Manchester 24./6. — Klampenborg ank. Sunderland 1./7. — Kronborg afg. Santos 29./6. — Lejre afg. Norfolk 18./6. — Næsborg ank. Seaham 3./7. — Randelsborg afg. Barry 2./7. — Rosenborg pass. Gibraltar 18./6. — Silkeborg pass. Louisburg 27./6. — Skanderborg ank. Manchester 8./6. — Skodsborg afg. Partington 20./6. — Spigerborg afg. Las Palmas 26./6. — Stegelborg ank. Bathurst N. B. 1./7. — Stjerneborg ank. Manchester 29./6. — Tuborg afg. Gibraltar 15./6. — Taarnborg pass. Skagen 2./7. — Ulfborg ank. Helsingør 22./6. — Uranienborg ank. Aarhus 2./7. — Urkild afg. Havannah 3./7.

Det estasiatiske Kompagni. Annam pass. Perim 23./6. udg.

Arabien ank. Kristiania 5./7. udg. — Indien ank. Kristiania 3./7. udg. — Magdala afg. Algiers 2./7. hjemg. — Bandon afg. Singapore 29./6. udg. — Chimpon afg. Penang 6./7. udg. — Fionia pass. Ceylon 2./7. hjemg. — St. Croix ank. Perim 30./6. udg. — Transvaal afg. Algoa Bay 3./7. udg. — Biantang afg. Gibraltar 2./7. udg. — Jutlandia afg. San Francisco 26./6. hjemg. — Paugan ank. Kjøbenhavn 6./7.

Rhodesia pass. Madeira 22./6. udg. — Samui afg. Kristiania 2./7. udg. — Selandia afg. St. Thomas 4./7. udg. — Tranquebar afg. Panama 30./6. udg. — Kina afg. Brevik 6./7. — Natal ank. Panama 30./6. hjemg. — Siam afg. Messina 4./7. udg. — Tongking ank. Melbourne 1./7. udg. — Falstria afg. Honolulu 13./6. udg. — Panama afg. Hongkong 29./6. udg.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, ank. Leith 29./6. — Johan Siem, Tanneck, ank. Kjøbenhavn 19./6. — Harald Klitgaard, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 2./7. — Russ, Petersen, ank. Baltimore 29./6. — Wladimir Sawin, Wittenkamp, ank. Manchester 21./6. — Excellence Pleske, Bontrup, afg. Aalborg 3./7. — Michail Ontchoukoff, Nielsen, ank. Santos 25./6. — Generalkonsul Pallisen, Folkenberg, afg. Rosario 15./6. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Bonaventure 26./6. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Miramichi 27./6. — Nawa, Dahl, ank. Miramichi 1./7. — Freja, Harboe, ank. Rosario 4./7. — Rota, Christensen, ank. Bordeaux 27./6.

Vesterhavet. Ulla, Hansen, afg. Sevilla 5./7. til Lissabon. — Marie, Nielsen, pass. Helsingør 6./7. for Stockholm. — Olga, Christensen, pass. Helsingør 6./7. for Berwich. — Gerda, Iversen, pass. Helsingør 6./7. for Bilbao. — Nerma, Madsen, pass. Helsingør 5./7. for Poole. — Nora, Jensen, pass. Helsingør 4./7. for Valencia. — Valborg, Jepsen, pass. Helsingør 3./6. for Sevilla. — Nordsøen, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 5./7. til Hudiksvall. — Ellen, Hansen, ank. Grimsby 4./7. — Rigmor, Uldall, ank. Blankholm 4./7. — Johanne, Mikkelsen, afg. Lissabon 3./7. til Esbjerg. — Stella, Schiff, afg. Tarragona 4./7. til Torrevieja. — Anna, Winslow, ank. Gelle 4./7. — Yrsa, Larsen, pass. Kjøbenhavn 4./7. for Sevilla. — Thyra, Lund, afg. Poole 2./7. til Liverpool. — Hebe, Gregersen, ank. Stugsund 3./7. — Bertha, Degu, afg. Hernösand 3./7. til Northfleet. — Dagmar, Sørensen, ank. Odense 3./7. — Laura, Thøgersen, pass. l'Onessant 2./6. for Hull. — Fylla, Thomsen, ank. Dunston 2./7. — Luger, Skou, ank. Plymouth 29./6. — Cito, Toft, ank. Rochester 28./6. — Polly, Mathiasen, ank. Ardrossan 17./6. — Nancy, Pedersen, ank. Methil 28./6. — Nexos, Basse, afg. Gelle 30./6. til Grimsby. — Karla, Nielsen, afg. Stockholm 6./7. til Haparanda.

Skandia. Rødfaxe, Petersen, afg. Rotterdam til Blyth. — Gulfaxe, Petersen, ank. Amsterdam 5./7. — Skinfaxe, Weichardt, afg. Kjøbenhavn 1./7. til Burntisland. — Rimfaxe, Petersen, ank. Gedser 30./6.

Dania. Mary, Clausen, ank. Burntisland 30./6. — Nelly, Clausen, pass. Ushant 30./6. til Aviles. — Lilly, Bang, afg. Gelle 3./7. til Rouen. — Alexy, Duhn, pass. Helsingør 3./7. til Southampton. — Dagny, Sørensen, ank. Warkworth 4./7.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Hans Jensen afg. Vejle 2./7. til Frederikshavn.

Thuro. H. A. Hansen, Andreassen, ank. Saksjøbing 30./6. — Petrine Hansen, Hansen, ank. Aarhus 2./7.

Æro. Energi, Jensen, ank. Horsens 29./6.

Sejlskibe.

Svendborg. Thor, Andersen, ank. Wemyss 28./6. — Ellen, Andersen, ank. Leith 29./6. — Ruth, Larsen, ank. Leith 29./6. — Libra, Hansen, ank. Fowey 28./6. — Anna, Fisker, ank. Fowey 28./6. — Ørnen, Robach, ank. Reykjavik 28./6. — Emilie, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 29./6. — Hans Ditlev, Staugaard, ank. Horsens 28./6. — Phoenix, Jørgensen, ank. Leith 27./6. — Ariel, Ravnemose, ank. Seydisfjord 28./6. — Valkyrien, Hansen, ank. Chatham 30./6. — Union, Rasmussen, ank. Montrose 30./6. — Constance, Hansen, ank. Kristiansund 30./6. — Flora, Sørensen, ank. Frederikstad 1./7. — Carl, Clemmensen, ank. Karlskrona 30./6. — Mercur, Lund, ank. Chatham 29./6. — Doris, Boye, ank. Burntisland 30./6. — Jason, Hansen, ank. Svendborg 1./7. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Tvedestrand 1./7. — Falken, Rasmussen, ank. Miramichi 3./7. — Ludvig, Jørgensen, ank. Königsberg 3./7. — Peter, Hansen, ank. Wemyss 3./7. — Standard, Rasmussen, afg. Oporto 2./7.

Æro. R. Fabricius, Hansen, ank. Cadix 28./6. — Anna, ank. Rotterdam 28./6. — Kator, Albertsen, ank. Helsingør Red 29./6. — Arietis, Andersen, ank. West Wemyss 28./6. — Ceres, Bager, ank. Leith 28./6. — Laura, Jensen, ank. Weymouth 28./6. — Viking, Weber, ank. West Wemyss 28./6. — Hydra, Christensen, afg. Miramichi 28./6. til Douklas. — Kiana, Christensen, afg. Miramichi 28./6. til Westport. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. Southampton. — Peder, Petersen, ank. West Wemyss 28./6. — Heroen, Weber, ank. Leith 29./6. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Shoreham. — Gloria, Kromann, ank. Frederikshavn 1./7. — Hebe, Clausen, afg. Skien 1./7. til Leith. — Vega, Petersen, ank. Wismar 1./7. — Idun, Rasmussen, ank. Kjøge 1./7. — Doris, Boye, ank. Burntisland 30./6. — Advance, Bager, ank. Helsingør 1./7. — Minde ank. Fredericia 1./7. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Hammerhavn. — K. Hay, Petersen, ank. Hammerhavn 2./7. — Kator, Albertsen, ank. Swinemünde 2./7. — Christiane, Petersen, ank. Norre Sundby 2./7.

A m i, Albertsen, afg. West Wemyss 1/7. til Egersund. — Emanuel, Køk, ank. Kjøbenhavns Red 2/7. p. R. t. Kongshavn. — Haabet, Rise, ank. Kjøbenhavn 3/7. — Yrsa, Hansen, ank. Frederiksstad 3/7.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1914. (Fortsat.) — Kjøbenhavn, den 8. Juli 1915. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. (Fortsat.) — The Baltic and White Sea Conference og The Documentary Council's Betydning for Skibsrederne efter Krigen. — Fragtmarkedet. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns uofficielle Børskurs.

Kjøbenhavns uofficielle Børskurs d. 7. Juli 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		142 ¹ / ₄	142 ¹ / ₂
Danmark		165	165 ¹ / ₂
Norden		165 ⁹ / ₁₆	166 ¹ / ₂
Carl		186 ¹ / ₄	187
Dannebrog		228 ¹ / ₄	228 ¹ / ₂
Skjold		165 ¹ / ₄	165 ¹ / ₂
Urania			
Dampsk. af 1896		205	205 ¹ / ₄
Hejmdal		186	187
Gorm		196 ¹ / ₄	197
Neptun		203 ⁹ / ₁₆	204
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		110 ¹ / ₄	110 ¹ / ₂
State- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁹ / ₁₆ % Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk. 1. Afd. 1. S.		—	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvn. Kreditf.		—	—
4 ⁰ / ₁₆ % — — 2. Serie.		—	—
4 ⁰ / ₁₆ % — — 1. — —		—	—
4 ⁰ / ₁₆ % Østift. Kreditf.		84 ¹ / ₄	84 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₆ % — — — — 7. — —		84 ¹ / ₄	86
3 ¹ / ₂ % — — — — 6. — —		—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — —		—	—

	Gjort til	Køber	Sælger
Aktier.			
Nationalbank		152 ¹ / ₄	152 ¹ / ₂
Privatbank		106 ⁹ / ₁₆	107 ¹ / ₄
Landmandsbank		125 ¹ / ₂	125 ⁹ / ₁₆
Handelsbank		142 ³ / ₄	143 ³ / ₄
Kbhvn.s Laane- og Diskontobank		92 ¹ / ₂	93 ¹ / ₂
Sukkerfabr.		253 ¹ / ₂	253 ⁹ / ₁₆
Burm. & Wain		108 ³ / ₄	109
Bryggeri Aktier		156	156 ¹ / ₄
Helsingers Jærnak			

Vækselkurser d. 7. Juli 1915.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	77.75	
London	18.17	
Paris	68.50	
Amsterdam	153.00	
Wien	58.00	

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 besørges.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindselev, Vesteragaade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

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. 1,800,000. Reservefond Kr. 600,000.
tegnr Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Provinnsbyer.
Post-Adresse: Kristiansgade 19. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.
tegnr Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinnsbyer.
Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Copenure. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringsselskab lim.

i Kjøbenhavn
tegnr Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinnsbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthomp.“. Telefoner: Central 266 og 10756

Genforsikring Aktieselskabet
„SKANDINAVIA“
Aktiekapital 6 Mill., Reserve 5 Mill.
tegnr Sø- og Krigsforsikringer.
KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN
Telefon: 9316 Telegr.-Adr.: „REASSURANCE“

Forsikringsaktieselskabet „National“
København
tegnr Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige, faste Præmier
Hovedkontor: **Nørrevaldgade 15**
Telefon 7565. Telegram-Adg.: „Nation“.

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 Laate-pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.
Telegram-Adresse: **HÄNSCHELL, Barbados.**

TIVOLI
Sommersæson fra 8. Maj til 12. Sept. 1915.
Hver Aften:
Store Koncerter i Koncertsalen, Harmoniorkestret og Promenadeorkestret. Hver Uge: Solist- og Symfoni-Koncerter. — Operetter, Vaudeviller, Farcer i Teatersalen. — Artistforestillinger paa Kunstnerplænen. — Pantomimer.
Hver Søn- og Helligdag:
Stor Fest med Illumination og Fyrværkeri. Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelsøer, Karusseller, Rutschbaner, Skydebaner, Boldspil o. s. v.
Entré: 50 Ø. for Voksne, 25 Ø. for Børn.
Abonnementskort: 12¹/₂ Kr. for en Voksen, 6 Kr. for et Barn (under 12 Aar).

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.

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.

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). Sleurens Patent Spill. 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. Redningsbælter. — Originale Møllerups Smøreapparater.



BRASSO
FLYDENDE
METAL
PUDSE-EXTRAKT.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim,

Loyisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr. „Veltheim“, Levisa.

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 & Dentin's RNF.

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.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og
Speditør

Gent, Belgien.

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlf. Adr.: 3224.
Tonnage. Telefon: 3244.

I. P. Carstensen, Skibs- og Baadebyggeri,

KORSØR (etabl. 1872)

anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

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.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Forlang

overalt



Mejeriet

Pasteur

Odense,

Danmark

CHRISTIAN THEIL

Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. O. S.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede Klædnager.

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.

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.: Harkristensen

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. Schjerbecks Eftertf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptonværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120



Forlang altid
Otto Mönsted's
OMA
Plante Margarine

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. —

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts-
kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Telf.
76 Damp- & Sejskibe samt Patent Ankerspil 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“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift — Solid — Driftssikker.

5—100

HK

A/s „**VØLUND**“.

Blegdamsvej 32. København N.

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side tr. 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).

Aarhus mekaniske Værksted

Alle Slags Skibs- og Maskinreparationer samt Kedeltrensning udføres.

Fredensgade 16. Telefon 3950.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og
midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværks-
arbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved
Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,

Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,

Telef. 6817 Grønningen Nr. 1 — Kjøbenhavn.

Eksporlingar
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
og Patent Mørinie 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
Leverander til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal
Telefon 6031, Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Rom 2393.

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.

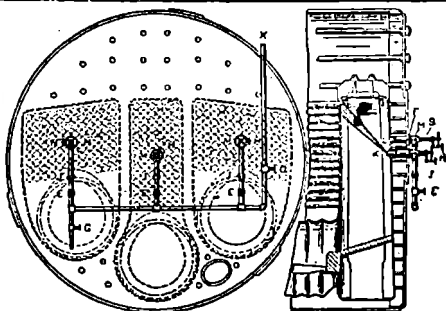
Nr. 28.

Kjøbenhavn, Torsdag den 15. Juli 1915.

22. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS

Billige i
Anskaffelse.



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Hænger Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at åbne Røggæmskåene, hvorved undgås kolde Luftstrømninger. Sæden gear 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.

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER.
1403 — 1405
3053 — 3073

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
Petrograd. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



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

Palle Sørensens Eff.
Sølvtorvet 4.
Telf. Øbro 1515 y.
Største Udvalg af Skibsure.
Sø-, Rejse- & Teaterkikkerter,
Briller & Pincenez m. m.



AKTIESELSKABET HOLZAPFEL-SELANDIA

Compositfloner

til
Jern, Staal og Træskibsbunde.
Leverandør til Flaaden.

Indregistreret



Varemærke

Rustbeskyttende Farve

til
Bunkers og Lastrum.
Leverandør til Statsbanerne.

Telegramadr.: „HOLZANDIA“.

Kontor: Toldbodvej 7, Kjøbenhavn.

Telf.: 5801. Palæ 2256.

Fabrik: Øresundsvej, Amager.

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 Kobbersmedie.

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

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

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

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.

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

Telegramadresse

Cloerjæt

Specialitet: Elegante Uniformshuer



S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
aaoløter 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.

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlg. Adr.: Telefon: 3224.
Tonnage. Telefon: 3244.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nynavnbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensens.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Søhøjbocks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

TIVOLI

Sommersæson fra 8de Maj til 12de
Septbr. 1915.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncert-
salen, Harmoniorkestret og
Promenadeorkestrer. 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. Festarran-
gementer med Dans og
Konfetti. Talrige Forly-
stelser, Karuseller, Rutsch-
baner, Skydebaner, Bold-
spil 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).

C. K. HANSEN.

KØBENHAVN.

.. DAMPSKIBSRHEDER ..

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.

BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dampskibsselskaberne

VULCAN og MERCUR

Telefon 5459. Telegramadresse: „Ganus“.

Korresponderende:

Reder N. P. Nielsen,

Herluf Trollesgade 28.

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
»Bunker-
depote«.

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT

Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat
ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver
autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.

ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

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 Høvnen.

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

Wiese & Co.,

Lissabon.

Skibsmæglere & Saltexportører.

Bunker Kul.

Billigste Priser.

(Største flydende Kullager).

Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).

Stavanger Preserving Co.

Stavanger.

Hermetik til Skibsbrug

faas hos

Skibsprovianteringshandlerne

— over hele Verden. —

H. NIELSEN

1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags
Skibsreparationer.

Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

A. O. ANDERSEN & Co.

Copenhagen & Christiania.

Telegr.: Pacao { Copenhagen. Teleph. { 5836 Copenhagen.
Christiania. { 19369 Christiania.

STEAMSHIPOWNERS-AGENTS

Chartering - Clearance - Average.

DEMAG



Losse- og
Transport-
anlæg,
Havnekraner,
Wagontippere,
Selvgribere.

REPRÆSENTANTER:

Edwards & Rasmussen

INGENIØRER.

København B, Vestergade 3.

DEUTSCHE

MASCHINENFABRIK A-G
DULSBURG

Kjøbenhavn, den 15 Juli 1915.

Krigen. Den italienske Regering har ved et Dekret af 3. Juni erklæret følgende Genstande og Materialier for absolut Kontrabande:

Vaaben af enhver Art, indbefattet Vaaben til Sportsbrug og enkelte Dele deraf.

Projektiler, Patroner og Kardætsker af enhver Art, og enkelte Dele deraf.

Krudt og Sprængstoffer, særlig tilberedt til Krigsbrug.

Grundstoffer til Sprængstoffer, saasom: Salpetersyre, Svovlsyre, Glycerin, alle Metalsyre, Svovl, Potaske, Anilin, Kvægsølv, o. s. v.

Harpikagtige Produkter, Kamfer og Terpentiner.

Kanonlavetter, Ammunitionsvogne, Forstillinger til Kanoner, Rustvogne, Feltsmedjer, og enkelte Dele deraf.

Telemetre og enkelte Dele deraf.

Enhver Art af Uniforms- og Ekviperingsgenstande af rent militær Karakter.

Ride-, Træk- og Lastdyr, der kan benyttes i Krigsøjemed.

Enhver Slags Seletøj af rent militær Karakter.

Ekviperingsartikler og enkelte Dele deraf til Brug i Felten.

Legeringer af Jern.

Metaller, som Nikkel, Selenium, Kobalt, Hematitjern, Manganjern, o. s. v.

Alluminium og Aluminiumsalte.

Antimon, samt Antimonsvovl og Antimonoxyd.

Kobber, raa eller delvis forarbejdet, og Kobbertraad.

Bly i Plader, Blokke og Rør.

Pigtraad og Instrumenter til at anbringe den og klippe den over.

Krigsskibe, indbefattet Fartøjer og enkelte Dele deraf af en saadan Natur, at de kun kan anvendes paa Krigsskibe.

Akustiske Apparater til Signalering fra Undervandsbaade.

Aeroplaner, styrbare Luftskeibe, Balloner, Aerostater af enhver Art og enkelte Dele deraf, ligesom alle Rekviziter og Artikler, der anses for bestemt til Brug ved Luftskibsfart og Aeroplanfart.

Automobiler og Motorlastvogne af enhver Art og enkelte Dele deraf.

Luftringe og Dæk til Automobiler og Cykler, samt Artikler og Materialier specielt egnede til Brug ved Fabrikation eller Reparation heraf.

Gummi og Genstande af Gummi.

Jern-Svovlkis.

Mineralske Oljer og Essenser til Motorer (mineralske Oljer, raa eller destillerede, Petroleum, Benzin, Nafta o. s. v.).

Instrumenter og Apparater udelukkende bestemt til Fabrikation af Krigsammonition, til Fabrikation og Reparation af Krigsvaaben og Krigsmaterialier til Lands og til Søs.

Raauld, heglet og kartet, Trævler af Uld, heglet eller kartet, Affald af Uld.

Tin, Tin-Kloryr og Tinmineralier.

Amerikansk Olje.

Parafinvox.

Jod.

Smørøoljer.

Huder af enhver Art, raa eller garvede, Kohuder, Okse-, Bøffel-, Kalve-, Heste-, Svine-, Faare-, Gede- og Daa-dyrhuder; Læder til Sadelmagerarbejde, Seletøj, Fødtøj og militær Ekvipering.

Ammoniak og dets Salte flydende Ammoniak, Anilin og Sammensætninger deraf.

Følgende Genstande og Materialier erklæres for betinget Kontrabande:

Levnedsmidler.

Foder- og Foderstoffer.

Beklædningsgenstande, vævede Tøjer til Beklædning, Støvler og Sko egnede til militære Brug.

Guld og Sølv præget eller i Barrer; Papirspenge.

Køretøjer af enhver Art, undtagen Automobiler og Motorlastvogne, der kan tjene til Krigsbrug, samt enkelte Dele deraf.

Skibe, Baade og Fartøjer af enhver Slags, Flydedokker og enkelte Dele deraf.

Jernbanemateriel, fast- eller rullende; Materiel til Telegraf-, traadløs Telegraf- og Telefonanlæg.

Brændsel, undtagen mineralske Oljer.

Krudt og Sprængstoffer, der ikke er særligt tilberedt til Krigsbrug.

Hestesko og Materialier til Beslag.

Seletøj og Sadelmagerarbejde.

Feltkikkerter, Telescooper, Kronometre, og alle Slags nautiske Instrumenter.

Materialier af enhver Art, der kan bruges til Garvning, deri indbefattet Garvesyre og andre Ekstrakter egnede til Garvning.

Dekretet træder straks i Kraft.

Endvidere har den italienske Regering udstedt et Dekret, hvori det bl. a. hedder:

Under den nuværende Krigstilstand vil Regeringen lade Bestemmelserne i Londondeklarationen af 26. Febr. 1909 træde i Kraft, med Undtagelse af §§ 22, 24 og 28 og med følgende Indskrænkninger:

Et neutralt Skib, som i Følge Skibspapirerne har et neutralt Bestemmelsessted, og som desuagtet anløber en fjendtlig Havn, udsætter sig for at blive kapret og konfiskeret, dersom det bliver truffet, for Hjemrejsen er fuldendt.

Til Trods for Bestemmelserne i Londondeklarationen vil betinget Kontrabande blive Genstand for Kapring om Bord paa Skib paa Vej til en neutral Havn, hvis Konossementerne ikke viser, til hvem Varerne er bestemt, eller hvis de viser, at Adressaten opholder sig i et Fjenden tilhørende eller af Fjenden besat Territorium.

I hernaevnte Tilfælde paahviler det Ejeren af Varerne at bevise, at de ikke var bestemt til Brug for Fjenden.

Naar den italienske Regering er sikker paa, at en fjendtlig Regering forsyner sine væbnede Kræfter ved Hjælp af eller igennem et neutralt Land, kan Udenrigsministeren og Marineministeren, efter fælles Aftale, bestemme, at § 35 i Londondeklarationen ikke skal anvendes paa Skibe, der er paa Rejse til Havne i et saadant Land.

Saa længe en saadan Bestemmelse er gyldig, vil et Skib, der transporterer Krigs-Kontrabande til en Havn i vedkommende Land, være udsat for at blive kapret.

Nordisk Skibsrederforening. Ved Forningens Aarsmode i Stockholm den 2. ds. fremgik det af Aarsberetningen for 1914, at Foreningen den 31. December 1914 omfattede 2,541,696 Tons, hvilket er 155,847 Tons mere end det foregaaende Aar. Antallet af personlige Medlemmer ved Aarets Slutning udgjorde 152.

Regnskabet for 1914 godkendtes.

Af de efter Tur fratrædende Medlemmer af Hovedbestyrelsen, genvalgtes, i Følge »Svensk Sjöfartslidning«, for Sverig D'Hrr. John E. Oisen, H. J. Blomberg og Bernh. Ingelson, for Danmark D'Hrr. Hans Petersen, C. V. Petersen og Hans Christensen og for Norge D'Hrr. Otto Thoresen, O. O. Bergh og Sigvald Bergesen, samt til Medlemmer af Lokalbestyrelsen D'Hrr. Halfdan Wilhelmsen og Bull Kisterud. I Stedet for Hr. Camillo Eitzen, Kristiania, som ikke ønskede Genvalg, valgtes Hr. Bull Simonsen, Trondhjem. Paa Lokalbestyrelsens Vegne meddelte Hr. Otto Thoresen, at Bestyrelsen havde fastsat Kontingentet for Aaret 1916 til 8½ Øre pr. Ton, ligesom det foregaaende Aar. Endvidere havde Bestyrelsen, i Overensstemmelse med Paragraf 9 i Vedtægterne, besluttet at anlage det ny River Plate-

Certeparli og det ny Trælast-Cereparli fra Kanada, som tvungne Dokumenter fra den 1. December d. A., under den Forudsætning, at de paa samme Maade bliver anerkendt af de andre Organisationer, som hører under »The Documentary Council«.

Dansk Arbejde. Efter Foreningen »Dansk Arbejde«s Medlemsblad finder vi, under de nuværende usikre Forhold, Anledning til at gengive følgende Passus, der især har Betydning overfor de krigsførende Lande:

»En særlig Opfordring er der i Øjeblikket til for danske Firmaer at tegne deres Sø- og Transportforsikringer i hjemlige Selskaber. Den Usikkerhed, som Krigen fører med sig, skulde man synes maatte udelukke enhver Tanke om at søge udenlands for at faa Risikoen dækket. Naar alligevel ikke saa faa endnu vedligeholder deres udenlandske Forbindelser paa dette Omraade, kan det kun skyldes letsindig Tankeløshed. Lad os haabe, at det, uden at de gør altfor dyrekøbte Erfaringer, maa gaa op for dem, at de handler rettest mod sig selv og mod det Erhvervsamfund, som de lever i, ved ogsaa paa dette Omraade at hylde Devisen *Dansk Arbejde*«.

Dansk Styrmandsforening. Paa et i Dansk Styrmandsforening den 29. Juni d. A. afholdt Møde vedtoges det at genoptage Foreningens Henvendelse af 26. Februar til Dansk Dampskibsrederforening angaaende et midlertidigt Løntillæg.

Der er under 6. Juli tilstillet Dansk Dampskibsrederforening et motiveret Andragende med Anmodning om alvorligt at overveje Sagen.

Dansk Styrmandsforening har i Følge Natl. fra »Dansk Dampskibsrederforening« modtaget Svar paa Foreningens Anmodning om Dyrtidstillæg. Rederiforeningen tilbyder Forhandling om Spørgsmaalet. Styrmandsforeningen har modtaget Forslaget, som den haaber vil føre til et for begge Parter tilfredsstillende Resultat.

Dansk Skib brændt. 3/m. Skonnert »Ellen«, der den 2. ds. afsejlede med Planker fra Tønsberg til Liverpool, er, i Følge »Børsen«, blevet stukket i Brand i Nordsøen af en tysk Undervandsbaad. Mandskabet er reddet. Skibet, der tilhørte Firmaet Hans Christensen af Marstal, var 20 Aar gammelt og maalte 148 Reg.-Tons.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler fra Siglufjord: Den 9. Juli er Isen tykkere og driver mod Øst. Betydelige Ismasser Vesinordvest for Kap Nord.

Søforhør.

Den 15. Maj afholdtes i Sø- og Handelsretten Søforhør i Anledning af, at Damperen »Cathay« er forlist som Følge af Eksplosion af Mine eller Torpedo.

Det oplystes herunder, at »Cathay«, der er bygget af Staal i 1898, 4,076 Brutto Reg.-Tons og 2,596 Netto Reg.-Tons, tilhørende Det østasiatiske Kompagni og assureret for 475,000 Kr. var afgaaet — med Lods om Bord — fra North Shields den 4. Maj med 4,800 Tons Stykgods og 7 Passagerer efter paa Rejse fra Kjøbenhavn, Göteborg og Kristiania at have maattet udlosse en Del af Ladningen dér. Kaptajnen, H. H. S. Kruuse, havde forespurgt om Oplysninger i North Shields og kun faaet den Besked, at han skulde gaa gennem Kanalen langs den engelske Kyst. Kontor- og Nationalflag sattes tilligemed et dansk Flag i Ramme paa hver Skibsside. Redningsbaadene blev gjort klar. Da man var kommen til

Inner Dowsing Fyrskib ankredes. Den 5te Maj om Formiddagen gik man fra Yarmouth med Kurs mod Isle of Wight. Kl. 1¹⁸ Em. passeredes Newcome NØ. Bøje og Lodsén gav Ordre til at sætte Kursen SSV. Kl. 2²⁰ fandtes devierende Misvisning at være 15⁰ V. Denne Kurs gik lige uden for Fyrskibene ned til the Downs, hvor Lodsén vilde ankre for Natten. Kl. 6³² Em. havdes Kentisk Knock Fyrskib i retvisende N. 76⁰ V. Afstand 1.5 Sm. Kursen ændredes da til SSW. ¼ V. Kl. 8⁵ havdes Elbow Bøje om SB., Kaptajn Kruuse gik da ned for at se, hvor Kursen førte Skibet hen og varskoede 1ste Mester Schou, at der skulde ankres om et Øjeblik. Da Kaptajnen igen vilde gaa op paa Broen, indtraf i Nr. 2 Last en voldsom Eksplosion om S.B. Der stod en høj Flamme op i Luften og alt, hvad der var i Lasten slyngedes højt op. Skibet krængede straks S. B. over. Paa Broen stod Lods Mitchell, 1ste Styrmand Frederiksen og 3dje Styrmand Lorentzen sammen med Rorsmanden. Ved Eksplosionen faldt Kaptajnen flere Gange om, men kom atter til sig selv, gav Besætningen Ordre til at gaa i Baadene og gik et Stykke bort fra Skibet. Da han imidlertid troede, at Skibet ikke vilde synke, vilde han igen roes derhen, men pludselig gik først Forskibet og kort efter Agterskibet ned og c. 20 Minutter efter, at Eksplosionen var sket var »Cathay« forsvundet. Man roede nu ned i Retning af North Goodwin Fyrskib, hvortil man ankør Kl. 11²⁰ Em. Patruljebaaden »Hamilton« forsynede Besætningen med det nødvendige Tøj og landsatte den i Ramsgate, hvor den indlogeredes paa Sømandshjemmet og forsynedes med yderligere Tøj.

Sammen med Lodsén afgav Kaptajnen næste Dag Beretning paa Marinekontoret i Ramsgate. Han gik derpaa i en Motorbaad ud for at se efter Skibet og gik i den Anledning ogsaa om Bord i Fyrskibet, men uden Resultat.

Det Sted, hvor Eksplosionen skete viste sig under Forhøret, hvor Kaptajn Kruuse i Kortet udsatte Stedet, at være paa 51⁰ 23' 3" N. Br., 1⁰ 35' 6" Ø. Lgd. Dybden er der mellem 8 og 9 Favne. I Lasten var der Jern, Papir, Papirmasse og Øl, saa at det maatte anlages udelukket, at Eksplosionen har hidrørt fra Lasten. Om Eksplosionen skyldtes en Mine eller Torpedo kunde ikke afgøres. Der havde intel mistænkeligt vist sig i Vandet.

Den 19. Maj afholdtes i Sø- og Handelsretten Søforhør i Anledning af at Damperen »Lilian Drost« er sunket efter at være ramt af en Mine eller Torpedo.

Damperen, der førtes af Kaptajn H. Munk, var paa Rejse fra Blyth til Kjøbenhavn og var afgaaet den 7. Maj med 1,748 Tons Stenkul og 955 Tons Koks. 1ste Styrmand Helsen havde Vagt. Man skulde gaa fra Farne Island til Skagen og styrede derfor Ø. ½ N. til Ø. ¾ N. Den 8. Maj Kl. 7¹⁰ Em. var Vinden N. t. Ø. Kuling 6, høj Sø. Der skete da pludselig en Eksplosion agten for Fokkeriggen i Styrbordsside og en Røgsøjle steg op. Hverken 1ste Styrmand eller Udkiggen, der paa Grund af overbrydende Sø stod paa Broen, havde opdaget noget mistænkeligt. Forskibet begyndte øjeblikkelig at synke og Baadene, der hang klar til Affiring, blev sat i Vandet. Bagbords Baad blev slaet i Stykker, men Styrbords Baad optog Mandskabet derfra. 1ste Mester E. Faber var gaaet ned i Maskinen for at stoppe den og Skibet sank saa hurtigt, at han, der ikke naaede at komme i Baaden, blev suget to Gange ned. Han fik dog fat i en Planke og blev reddet i den tilbageblevne Baad. Da Skibet sank var dets Plads efter Bestikket 190 Sm. retv. N. 72⁰ Ø. for Longstone. Der gik fra Eksplosionen højst 10 Minutter til Skibet sank. »Lilian Drost« havde ikke haft Forbindelse med nogen Damper, men havde den 7. Maj udvekslet Hilsen med »Dana«. Den havde ingen Advarsler faaet om Ruten.

Forst Søndag Em. Kl. 1½ observeredes Baaden af en hollandsk Kutter »Naarbraaband«, der den 14. Maj bragte Besætningen til Yntuiden.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsat.)

Valg af 2 Revisorer for Aaret 1915 i Stedet for P. N. Harbye og R. S. Hansen.

Formanden: Skibsreder Harbye har meddelt, at han beder sig fritaget for Genvalg. Han er nu en ældre Mand, og jeg tror, vi bør efterkomme hans Anmodning og ikke gøre ham Ulejlighed og trætte ham mere med Revisorarbejdet. Jeg ved mig i Overensstemmelse med Forsamlingen, naar jeg udtaler Foreningens Tak til Hr. Harbye for hans Arbejde i de mange Aar, han har revideret dens Regnskaber.

Til Revisorer for Aaret 1915 valgtes enstemmig Expert L. J. Bager jun., Marstal, og genvalgtes ligeledes enstemmig Skibsmægler R. S. Hansen, Thuro.

Mægler R. S. Hansen: Jeg takker for Genvalget, og jeg ønsker at udtale, at for mig, der sammen med Hr. Harbye har revideret Foreningens Regnskaber lige siden dens Start, har det altid været en stor Fornøjelse at arbejde sammen med Hr. Harbye som den regnskabskyndige Mand, han er, og det har ikke altid været saa let en Sag at revidere. Jeg finder, at Forsamlingen bør bringe Hr. Harbye en Tak for det Arbejde, han har gjort for Foreningen, og ved hvilket han altid har vist sig som en elskværdig, tillalende og dygtig Mand. Jeg foreslaar, at vi sender ham et Telegram, hvori vi udtaler vor Tak for hans Arbejde for Foreningen. Det er beklageligt, at han ikke vil være med mere.

Det vedtoges med Akklamation at afsende følgende Telegram til Skibsreder Harbye, Fanø:

»Dansk Sejlskibsrederi-Forening sender Dem sin Hilsen og forbindligste Tak for Deres Arbejde som Revisor for Foreningen fra dens Start og ønsker Dem og Familie en god og lys Fremtid.«

Valg af Stedet for Afholdelse af den ordinære Generalforsamling 1916.

Formanden: I Fjor, da vi vedtog at afholde denne Generalforsamling i Nykjøbing, Mors, udtalte Kaptajn Poulsen, Vejle, Ønske om, at Generalforsamlingen maatte afholdes i Vejle. Jeg ved ikke, om Forholdene er saaledes, at Hr. Poulsen vedvarende ønsker det.

Kaptajn Poulsen, Vejle: Det vilde være mig en stor Glæde, om Foreningen vilde afholde sin næste Aarsgeneralforsamling i Vejle.

Det vedtoges enstemmig at afholde den ordinære Generalforsamling 1916 i Vejle.

Eventuelt.

Formanden: Bestyrelsen har modtaget en Skrivelse fra Svendborg Havneudvalg. Vi opfatter den saaledes, at Havneudvalget ønsker Generalforsamlingens Anbefaling af den paagældende Sag. Sagen har allerede været fremme for et Par Aar siden. Skrivelsen er først i Gaar Aftes kommet i vor Besiddelse, og vi har derfor indenfor Bestyrelsen ikke haft Lejlighed til rigtigt at drøfte Sagen. Jeg vil bede Hr. Skibbygmester Jensen, der har overbragt Skrivelsen, nærmere forklare Generalforsamlingen, hvad det drejer sig om.

Skibbygmester Jensen, Svendborg: Sagen drejer sig om Uddybning af den vestlige Del af Svendborgsund. Den er jo paa en Maade en gammel Bekendt, da den all har passeret Fællesrepræsentationen flere Gange, senest i 1912. Da der saa vidt mig bekendt ikke er kommet Svar paa de Skrivelser, som er sendt til Autoriteterne om Sagen, maa det vel antages, at Sagen er loben paa Grund hos Vandbygningsvæsnet eller et andet Væsen et eller andet Sted. Imidlertid har Sagen i den senere Tid udviklet sig til sin Fordel, grundet paa de vanskelige Besejlingsforhold, Faaborg for Tiden lider under paa Grund af Krigen, hvilket har bevirket, at Faaborg Byraad har henvendt sig til Ministeriet for offentlige Arbejder om Gennemgravning af Grunden »Dødmanden« i Svendborg-

sund, og ved Ministeriets Svar til Faaborg Byraad af 26. Maj d. A. har Ministeriet tilladt, at Uddybningsfartøjet »Dragen« foretager en Gennemgravning af den nævnte Grund efter en af Vandbygningsdirektoratet udarbejdet Plan, i Følge hvilken det udgravede Løb vil faa en Dybde af 6½ Meter og en Bundbredde af 40 Meter. Ministeriet stiller som Betingelse, at Udgifterne til Kul, Olje, Tvist, Overarbejdspenge, Sotillæg og Ekstramandskab samt en Lejeafgift af 100 Kr. pr. Dag refunderes Statskassen, hvilke Udgifter tilsammen vil andrage c. 10,000 Kr. Efter at have modtaget denne Skrivelse har Faaborg Byraad henvendt sig til Svendborg Havneudvalg med Anmodning om, at Svendborg Kommune deltager i Udgifterne, da Faaborg Kommune og Havn ikke ser sig i Stand til alene at afholde disse Udgifter. Svendborg Havneudvalg har derefter i et Møde den 16. Juni sammen med Faaborg Havneudvalg vedtaget at søge Staten om at yde økonomisk Støtte til Grundens Gennemgravning til en Dybde af mindst 7 Meter og eventuelt en større Bredde end 40 Meter, idet Svendborg Havneudvalg ønsker, at der bliver samme Vanddybde i den vestlige Del af Svendborgsund, som der all er tilvejebragt i den østlige Del, nemlig 7 Meter.

I Erkendelse af, at det er af almindelig Interesse for Skibsfarten, at der bliver saa gunstige Forhold som muligt for Sejladsen gennem Svendborgsund, tillader jeg mig paa Faaborg og Svendborg Havneudvalgs Vegne at anmode Generalforsamlingen om saa kraftig Støtte som muligt til, at Sagen kan gennemføres snarest muligt. Den vil maaske kunne gennemføres i Løbet af to à tre Maaned, idet det er stillet i Udsigt, at Arbejdet kunne paa-begyndes allerede i Juli Maaned. Men der er jo det at bemærke, at Ministeriet kun tilbyder en Uddybning til 6½ Meter, medens Svendborg Havneudvalg ønsker en Uddybning til 7 Meter. Der har tidligere foreligget to Planer til Gennemgravning af »Dødmanden«. I Følge den ene skulde Udgravningen gaa ret paa Grunden, hvorved Løbet vilde have faaet et Knæk, hvilket ikke var heldigt for Sejladsen. Men da denne Gennemgravning var den korteste, blev den som Følge deraf den billigste. Den nu foreliggende Plan gaar ud paa at gennemgrave Grunden paa langs, og det vil sikkert være det heldigste med Hensyn til Strømforhold o. s. v. Vi formener, at det vil være i hele Skibsfartens Interesse, at »Dødmanden« bliver gennemgravet. En Uddybning til ½ Meters større Dybde vil rimeligvis fordyre Foranstaltningen ikke saa lidt. Endvidere ligger der en lille Grund imellem Svendborg Gasværk og Færgebroen, som jo ogsaa maa uddybes til samme Vanddybde som Løbet. Der er for Tiden ikke mere end 13 Fods Dybde; og det kan ikke gaa at have den Grund liggende der, naar Vanddybden iøvrigt er 7 Meter. Disse to Ændringer i Uddybningsplanen vil muligvis fordyre den med 40—50 pCt., men man mener, det er det rigtigste at gøre Springet fuldtud, saa at Sundet bliver farbart i hele dets Længde med en Dybde af 7 Meter. For Svendborg selv har Uddybningen egentlig ikke saa stor Interesse undtagen i Tilfælde af Isvintre.

Svendborg Havneudvalg er uden Skyld i, at Sagen er kommet til at foreligge saa sent, Havneudvalget har først kunnet behandle den i et Møde den 16. Juni.

Dirigenten: Da Forsamlingen i sin Helhed ikke er bekendt med Svendborg Havneudvalgs Skrivelse, skal jeg oplæse den. Den lyder saaledes:

»Svendborg d. 17. Juni 1915.

Foranlediget ved et Andragende fra Faaborg Byraad om, at der ved Statens Foranstaltning maatte blive foretaget en Gennemgravning af Grunden »Dødmanden« i Svendborg Sund, har Ministeriet for offentlige Arbejder ved Skrivelse af 26. f. M. tilladt, at Uddybningsfartøjet »Dragen« foretager en Gennemgravning af den nævnte Grund efter en i Vandbygningsdirektoratet udarbejdet Plan, i Følge hvilken det udgravede Løb vil faa en Dybde af 6.5 Meter og en Bundbredde af 40 Meter. Ministeriet stiller som Betingelse for denne Gennemgravning, at Udgifterne til Kul, Olje, Tvist, Overarbejdspenge, Sotillæg og Ekstramandskab m. v., hvilke Udgifter anslaaes til

7,000 Kr., refunderes Statskassen. og at der udredes en Lejeafgift af Fartøjet paa 100 Kr. pr. Arbejdsdag, hvilken Leje, idet Arbejdet beregnes at ville tage 30 Arbejdsdage, anslaaes til c. 3,000 Kr.

Efter at have modtaget denne Meddelelse fra Ministeriet har Faaborg Byraad nu henvendt sig til Havneudvalget i Svendborg med Anmodning om, at Svendborg Havn vil deltage i Udgifterne ved Gennemgravningen, idet Faaborg Kommune og Havn ikke ser sig i Stand til alene at afholde Udgifterne.

Havneudvalget har derefter i et Møde den 16. Juni sammen med Faaborg Havneudvalg forhandlet om Sagen, og Forhandlingerne er resulteret i en Beslutning om ved fornyet Henvendelse til Ministeriet at søge udvirket, at Staten yder økonomisk Støtte til »Dødmanden«s Gennemgravning til en Dybde af mindst 7 Meter og eventuelt i en større Bredde end 40 Meter.

Da det er Byraadet bekendt, at den ærede Sejlskibsrederi-Forening tidligere — i 1912 — til Ministeriet har rettet Andragende om Uddybning og Regulering af Svendborg Sund Vest ud i Erkendelse af, at det er i almindelig Interesse for Skibsfarten, at der tilvejebringes gunstigere Forhold for Sejladsen gennem Sundet end de nuværende, tillader Udvalget sig paa egne og Faaborg Havneudvalgs Vegne at anmode Dansk Sejlskibsrederi-Forening om at yde sin Medvirkning til, at den Henvendelse, man nu vil rette til Ministeriet, kan blive imødekommet.

Det Tilbud, Ministeriet, som anført, i sin Skrivelse af 26. f. M. har givet, kan man nemlig ikke anse for tilfredsstillende. En Udgravning til en Dybde af kun 6,5 Meter er ikke tilstrækkelig. For at faa virkelig Betydning for Sejladsen paa Svendborg Havn og gennem Sundet Vest efter er det nødvendigt, at det udgravede Løb faar en Dybde af mindst 7 Meter. Thi ellers vil de store dybstikkende Skibe, for hvilke der i Løbet ind til Svendborg Øst fra og i selve Havnen er Vand nok, dog ikke kunne benytte Løbet Vest ud; dets Betydning for den almindelige Skibsfart som Gennemsejlingsfarvand vil væsentlig forringes, hvis det ikke faar den Dybde, som svarer til Mindstedybden i den øvrige Del af Sejllobet i Sundet. Men en Udgravning til denne større Dybde vil forøge Bekostningen.

Udvalgene er af den Formening, at Staten bør bære en væsentlig Del af Udgifterne ved Foranstaltningen, idet denne ikke blot er i Faaborg og Svendborg Havnes Interesse. Det drejer sig jo om en Sag, der er af Betydning for Sejladsen og Skibsfarten i Almindelighed. Mange andre Skibe end netop dem, der er bestemt til de nævnte Havne, vil til Tider og efter Omstændighederne se deres Fordel ved at kunne gaa gennem Sundet Vest ud eller omvendt, men er nu forhindret deri ved den ommeldte Grund. Det forekommer derfor Udvalgene, at der med Føje kan stilles Krav til Staten om at tage en væsentlig Del af Bekostningen ved Foranstaltningens Gennemførelse paa sig, men i denne Henseende er Ministeriets Tilbud i dets fornavnte Skrivelse lidet imødekommende, idet det ikke ses rettere, end at Ministeriet forlanger hele den anslaaede Udgiftssum 10,000 Kr. refunderet Statskassen.

Havneudvalgene agter altsaa ved personlig Henvendelse i Ministeriet — ventelig førstkommande Torsdag — at søge udvirket, at Ministeriet vil foranstalte den omhandlede Grund i Svendborg Sund gennemgravet allerede i indeværende Sommer til en Dybde af 7 Meter, og at Statskassen afholder en væsentlig Del af Udgifterne derved, og idet man gaar ud fra, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening vedblivende nærer den Opfattelse, at denne Foranstaltningens Gennemførelse er af almen Interesse for dansk Skibsfart, beder man Dansk Sejlskibsrederi-Forening paa den Maade, som skønnes bedst egnet, gøre sin Indflydelse gældende for Opnaelsen af et gunstigt Resultat af Havneudvalgenes forestaaende Henvendelse til Ministeriet.

P. U. V.

(sign.) O. F. Smith.

Til Dansk Sejlskibsrederi-Forening. (Fortsættes.)

The Baltic and White Sea Conference og The Documentary Council's Betydning for Skibsrederne efter Krigen.

Foredrag holdt paa Nordisk Skibsrederforening's Generalforsamling 2. Juli 1915 af J. F. Myhre.

(Fortæst.)

Lad os først se lidt paa Konferencen. Dennes Virksomhed vil nu, da Arbejdet med Certeparierne er gaaet ind under Documentary Council, selvfølgelig blive mere begrænset end tidligere. Ikke saaledes at forstaa, at der ikke vil blive nok at gøre for Konferencen. Vanskeligheden vil snarere bestaa i at overkomme alt det Arbejde, der skal udrettes. Saalænge Skibene gaar paa Søen, vil der altid dukke Misbrug op, som det bliver vor Forenings Opgave at bekæmpe. Og endnu er der uhyre meget Ukrudt, som ligger og venter paa at blive rykket op. Det er lykkedes os at faa en Del ryddet af Vejen, men noget af det værste, f. Eks. Adresse-Kommissionen staar endnu igen. Dette er forklarligt, thi den har meget dybe Rødder. Dog har vi af Grund til at være tilfreds med den Fremgang, vi har gjort, og, efter alt at dømme, har vi Lov til at tro, at dens Dage er talt. Imidlertid vil Adresse-Kommissionens Levelid blive betydelig forkortet, hvis nu Rederne vilde udnytte den Situation, som er skabt ved de høje Konjunkturer. Det gælder derfor nu at benytte Anledningen og ikke vente til Befragterne atter faar Overtaget. Det gælder ikke alene Adresse-Kommissionen i de russiske Havne som Konferencen nu har bekæmpet med saa stor Energi i de senere Aar, men ogsaa Adresse-Kommissionen i andre Farter. Der findes næppe nogen Udgiftspost for Rederne, som er saa ubeføjet som denne Afgift, fordi der absolut intet Vederlag ydes for den. Den er saaledes et rent og skært Misbrug. Konferencen vil ikke hvile, før den er afskaffet.

Af andre vigtige Sager, som venter paa videre Behandling er ogsaa de saakaldte »Customs of the Port« særlig i de russiske Østersøhavne og Hvide Havel, hvor Børs-Usancerne regerer. Disse er antikverede og lader jo, som bekendt, meget tilbage at ønske, og der har i flere Aar været plejet Forhandlinger herom mellem Konferencens Kontor og de forskellige Børs Komiteer i Rusland.

Vi har i den senere Tid særlig beskæftiget os med Archangel, og det vil erindres, at en Delegation fra Konferencen foretog en Rejse derop i Fjor og undersøgte Forholdene samt forhandlede med Afskiberne. Resultatet af dette Besøg er indtaget i en Rapport, som er bleven udsendt til vore Medlemmer. Desværre blev Forhandlingerne med Afskiberne afbrudt ved Krigen, men Meningen er at tage disse op, saasnart fredelige Forhold atter indtræder. Her ligger et meget stort Arbejde for os, som imidlertid gennem den venlige Modtagelse, vi fik hos Afskiberne i Archangel, lover et godt Resultat.

En anden betydningsfuld Sag, der i høj Grad berører Skibsrederens Interesser, er Stuverforholdene. I Sverige har vi nu i flere Aar arbejdet sammen med Sveriges Redareforening, paa hvis Initiativ Norrlands Stufvareförbund og Södra Sveriges Stufvareförbund er bleven dannet, og med hvilke Korporationer Konferencen arbejder i god Forstaaelse.

I denne Forbindelse skylder Konferencen Sveriges Redareforening en Tak for det udmærkede Samarbejde, som har eksisteret og som forhaabentlig vil fortsættes i Fremtiden.

I Finland har vi, som bekendt, The Stevedores' Federation of Finland, der arbejder under Konferencens Auspicer. Takket være disse Stuverkorporationer i Sverige og Finland har Rederne nu haft Arbejdsfred og regulerede Priser i flere Aar. Det vil være vor Opgave ogsaa i Fremtiden at beskytte Redernes Interesser paa dette Omraade.

I de russiske Havne har vi ogsaa arbejdet paa en Forbedring af Stuverforholdene, og disse vil ligeledes fortærende have vor Opmærksomhed.

En Reform, som forhaabentlig vil frembyde store

(Fortsættes eller Efterr. for Søfartstidende.)

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

908. Forenede Stater i Nord-Amerika. Cuba S.-Kyst. Guacanayabo Bugt. Vibora Banke S. Tonde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 24/1627. Washington 1915.)

En rød og sort vandret stribet Spirtønde er udlagt paa 6,4 m Grunden S. for Vibora Banke. 20° 31' 24" N. 77° 43' 00" W.

909. Curaçao. Willemstad. Fyr atter tændt.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 109/1017. 3-Gravenhage 1915.)

Fyrene og Lystønden ved Willemstad Havn er atter tændte. Willemstad. 12°

06½' N. 68° 56½' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/1536. København 1914.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

910. Sicilien N.-Kyst. Palermo. Besejling.

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 174/354 og 355. Genova 1915.)

1. Fra Solnedgang til Solopgang er det forbudt at staa ind i og ud af Havnene i Provinsen Palermo.

2. Skibe, som mellem Solopgang og Solnedgang ønsker at staa ind i Palermo Havn, skal stoppe mindst 800 m Øst for Havneindløbet og vente til det internationale Flagsignal L H (Gaa langsomt frem) hejses paa Havnekontoret paa N.-Molen. Derefter kan Skibene paa Kurs 270° (misv. W. ⅝ N.) styre ind mellem det N.-lige Molehoved og den røde Spirtønde S. for dette.

Føeren af Skibe, som om Dagen ønsker at forlade Havnen, skal personlig møde paa Havnekontoret for at faa de fornødne Instruktioner.

Løds er ikke paabudt. Havnemundingen skal passeres med stoppet Skruer.

Fra Solnedgang til Solopgang er det forbudt Skibe i Havnen at give Lys- og Lydsignaler. Ankerlanterne maa ikke føres og der maa ikke vises noget Lys, der er synligt fra Søen. Palermo: 38° 07¾' N. 13° 22½' E.

911. Italien E.-Kyst. Malamocco. Skær.

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 174/358. Genova 1915.)

Et Skær med 12 m Vand ligger c. 1900 m 146° (misv. SE. t. S. ¾ S.) fra Malamocco Fyr. Malamocco: 45° 20' N. 12° 20' E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

912. Norge. Bestemmelser for Skibes Hejsning af Nationsflag.

Ifølge Meddelelse fra det kgl. danske Gesandtskab i Kristiania har det norske Forsvarsdepartement truffet følgende Bestemmelser for Hejsning af Nationsflag paa Skibe:

1. Fartøjer skal føre Nationsflag, naar de befinder sig inden for en norsk Krigshavns Grænser.
2. Ved Indsejling til en Krigshavn skal Nationsflaget hejses mindst 1 Sm uden for Grænsen.
3. Ved Indsejling S. fra til Bergen skal Nationsflaget hejses 1 Sm uden for Linien „Marstenen—Lauco Fyr—Bjørnetrynet (S. for Os)“.
4. Ved Trondhjem skal Nationsflaget hejses 1 Sm uden for Linien „Smellingen—Lokhaug“.
5. Fartøjet skal — ogsaa hvor der ikke er Krigshavne — hejse Nationsflag ved Ankomst til Ankerplads, hvor der ligger norske Krigsskibe, samt i norske Farvande, naar Krigsskibe er i Sigte.

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

902. Frankrig. **Dièppe.** Forandring af Fyr opsat.
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 166/1867. Paris 1915.)
Forandringen af Belysningen ved Havnen vil ikke være fuldført for i Begyndelsen af August d. A. 50° 01¼' N. 1° 05' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/699. København 1915.)
903. England. **Beachy Head** — **St. Albans Head.** Forbud.
(„Notice to Mariners“ Nr. 550. London 1915.)
Intet Skib og ingen Baad af nogen som helst Slags maa komme ind paa efternævnte Arealer mellem Solnedgang og Solopgang:
A. Inden for en Linie fra *Beachy Head* gennem *Owers Kruskib* og *Boulder Bank* Tønde, derfra NW. i til *Portsmouth* Forsvarszone.
B. Inden for en Linie fra *Culver Cliff* til et Punkt 3 Sm E. for *Culver Cliff*, derfra langs 3 Sømiliegrensen til et Punkt 3 Sm S. for *Freshwater Gate*, derfra til *Freshwater Gate*.
C. Inden for en Linie fra *Christchurch Head* til *St. Albans Head*.
Intet Skib og ingen Baad maa komme ind paa de forbudte Arealer under usigtbart Vejr. Overfaldes de af Flaage inden for Grensen, skal de om muligt straks staa til Søs eller gaa i Havn. Kan de ikke dette, skal de ankre, og om Natten føre Ankerlanterner; andre Lys maa ikke vises.
Skibe og Fårtojer, som træffes paa de forbudte Arealer efter Mørkets Frembrud, undsætter sig for Beskydning.
Beachy Head. 50° 44' N. 0° 15' E. *St. Albans Head.* 50° 34½' N. 2° 03' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/440. København 1915.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

904. Frankrig. **Gironde.** Oplysning om Lystønder.
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 172/901. Paris 1915.)
Paa Grund af Farvandsforandring er der foretaget følgende Forandringer ved Almærkingen af Bankerne *Les Mèts* og *Goulée*:
1. Rød Lystønde 28, *Sud de Richard*, er flyttet 610 m i Retning 340° (misv. N. ½ W.) til 45° 25' 03" N. 0° 51' 00" W.
2. Sort Lystønde 23, 2° *Intermédiaire de Goulée*, er flyttet 1300 m i Retning 309° (misv. NW. ¾ N.) til 45° 26' 18" N. 0° 52' 45" W.
3. En sort Lystønde, 23 bis, der viser rødt, fast Lys, er udlagt paa 4 m-Kurven paa W.-Siden af *Goulée* Banke, lige over for Tønde 28. 45° 25' 16" N. 0° 50' 58" W.
905. Spanien N.-Kyst. **Rivadeo.** **Carabela** Banke. Tønde inddraget.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 38/1280. Berlin 1915.)
Den røde og hvide lodret stribede Tønde ved N.-Enden af *Carabela* Banke i *Rivadeo* Havn er inddraget. c. 43° 33' N. 7° 05' W.
906. Forenede Stater i Nord-Amerika. **Maine.** **Portsmouth.** Tønde forandret.
(„Notice to Mariners“ Nr. 24/1607. Washington 1915.)
West Sister Spiritønde 2 er ombyttet med en Spidstønde. 43° 03' 35" N. 70° 40' 12" W.
907. Forenede Stater i Nord-Amerika. **Virginia.** **Assateague** Fyr S. Vrag afmærket.
(„Notice to Mariners“ Nr. 24/1618. Washington 1915.)
Lægteren *Winkhrop* er sunket c. 15 Sm 185° (misv. S. t. W.) fra *Assateague* Fyr. En rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s., er udlagt ved Vraget. *Assateague* Fyr: 37° 54' 40" N. 75° 21' 23" W.

3. hvidt 15-Funk 1 Pejlinger fra 40" til 61";
 4. hvidt, fast Lys i Pejlinger fra 61" til 1° (Lysset er uforstærket fra 135° til 225°).
 Fyrbygningen er malet hvid paa S-Siden og paa W.-Siden.

B. Taagesignalet er forandret til at gives med *Lighthouse*'s Taagesignalapparat. Det giver To-Stød hver 1 m., Stød 5 s., Pause 5 s., Stød 5 s., Pause 45 s., Kommer Apparatet i Uorden, vil der blive givet Signal med Klokke, To-Slag hver 2 m.
 57° 39' 02" N. 11° 43' 18" E.
 (Kort Nr. 211 og 246. Danske Lods Side 245.)

898. Sverrig. Kaltegal. Stora Dyrö. Fyr forandret.

(¹⁷Underrättelser för sjöfarande" Nr. 27/494. Stockholm 1915.)

Stora Dyrö Fyr er forandret til et hvidt, rødt og grønt Lynfy, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lysset er:

1. grønt i Pejlinger fra 46" til 53°;
2. hvidt i — 53° - 57°;
3. rødt i — 57° - 66°.

Naar man passerer Fyret, ses hvidt uforstærket Lys. Linsapparat af 5te Orden med Reflektor. Synsvide: 12 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 1/2 Sm for grønt Lys. 57° 55' 31" N. 11° 36' 28" E.

(Kort Nr. 211, 236 og 246. Danske Lods Side 242.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/649. København 1915.)

IV. N-lige Ishav og Nordøsøen.

899. Norge. Søndmørø. Aalesund N. Valderø E. Baao.

(¹⁷Efterretninger for Sjøfarande“ Plakat Nr. 2. Kristiania 1915.)

En Baao med 6,2 m Vand er fundet c. 85 m 256° (misy. W.) fra den sorte Stage paa *Kjeholmboen*. Baanen er et lille Skær, der ligger omtrent i Sejllinien, som er trukket i *norsk* Kort Nr. 31 og 216. Dybtgaende Skibe bør benytte Sundet mellem *Kjeholmen* og *Oksbaasen*. *Kjeholmboen*: 62° 30' 15" N. 6° 09' 15" E.

900. Holland. Vlissingen. Tonde midlertidig udlagt.

(¹⁷Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 109/1012. s-Gravenhage 1915.)

Paa *Vlissingen* Red er midlertidig udlagt en hvid Stumpstønde paa 51° 25' 35" N. 3° 34' 47" E. Den er Skibsfarten uvedkommende.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/782. København 1915.)

901. England. Themson. Chatham og Sheerness. Havnegrænser.

(¹⁷Notice to Mariners“ Nr. 564. London 1915.)

Til *The Dockyard Port of Sheerness* regnes den Del af *Medway* Floden, indbefattet alle Bugter, Vige m. m. saa langt Tidevandet virker, som ligger mellem en Linie trukket fra *London Stone*, paa E.-Siden af *Yanilet Creek*, 460 m (500 yards) i N. og derefter retv. E. indtil Meridianen gennem *Eastchurch* Kirke, derefter i retv. S. indtil Højvandsgrænsen paa S.-Siden af *Swale*“ og en Linie fra „Den sorte Baake paa *Oakham Ness* til *Birdcage* Baake ved *King's Ferry Salinas* paa den modsatte Side af Floden“. Farvandet herfra til den første Sluse mellem *Aylesford Bridge* og *Albington Castle* hører til *The Dockyard Port of Chatham*.

Ved Besøjlingen skal man rettc sig efter de gældende Bestemmelser. Opmærksomheden henledes paa, at, uden at det er nødvendigt, maa intet Skib i Farvandet, der hører til Krigshavnene, uden for *Garrison Point*, komme inden for 0,2 Sm fra et Skib, der fører *The Royal Standard* eller en anden Stander paa Toppen, samt at ethvert Skib skal gaa af Vejen for et Røgeringsskib, der fører det internationale Signalflag O eller en rød Lanterne paa Toppen. I øvrigt henvises til North Sea Pilot Part III, 1914. *Eastchurch* Kirke: 51° 24 1/2' N. 0° 51 1/2' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 16/457. København 1914.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Dampf- og Motorstibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibsloven hørende Stribe 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 Breddo- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staur 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 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.

883. Sverrig. Käsoberga S. Vrag.

Ifølge Meddelelse fra Lods-kaptajnen i *Malmö* er et Vrag med en Mast 1 m over Vandet observeret 5 Sm Syd for *Käsoberga*. Vraget vil blive eftersøgt. *Käsoberga* Havn: 55° 23' N. 14° 04' E.

884. Sverrig. Trelleborgsredd. Fyrskib ombyttes midlertidig.

(¹⁷Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 27/489. Stockholm 1915.)

Omtrent den 12te Juli d. A. ombyttes *Trelleborgsredd* Fyrskib midlertidigt med et Reservefyrskib, hvis Undervandsklokke giver Tre-Slag hver 20 s., naar Færgen ventes fra *Sassnitz*. I øvrigt er Fyr og Taagesignaler uforandrede. 55° 20' 37" N. 13° 08' 56" E.

885. Sverrig. Ronneby. Grund. Afmærkning.

(¹⁷Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 27/489. Stockholm 1915.)

I Indløbet til *Ronneby* er fundet en 5 m Grund paa 56° 07' 12" N. 15° 17' 06" E. Der vil snarest blive ndsat en Stage med Kost W. for Grunden og en Stage E. for Grunden.

886. Sverrig. Nättraby. Fyrs Brændetid.

(¹⁷Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 38/1269. Berlin 1915.)

Det hvide Lynfy i Mundingen af *Nättraby* brænder fra 1ste August til 1ste Maj. 56° 11' 25" N. 15° 32' 50" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/1921. København 1914.)

887. Sverrig. Norrköpingsbukten. Gräskären. Fyr forandret.

(¹⁷Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 27/488. Stockholm 1915.)

Gräskären Fyr, der viser To-Lyn hver 6 s., er forandret saaledes, at Lysset er:

1. grønt i Pejlinger fra 242° til 263°;
2. hvidt i — 263° - 268°;
3. rødt i — 268° - 285°;
4. grønt i — 285° - 301°;
5. hvidt i — 301° - 98°;
6. rødt i — 98° - 131°.

Flammens Højde: 13 m. 58' 37" N. 17° 14' 26" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/745. København 1915.)

888. **Sverrig.** Smålandskrusten. Storklippen NNW. Grund. (Underrøttelser for sjöfarande" Nr. 27/487. Stockholm 1915.) NNW, for *Storkläppen* er fundet en Grund med 0,9 m Vand paa 57° 51' 12" N. 16° 50' 17" E.

889. **Sverrig.** Häradsskär SE. Ljusgrund. Dybde. (Underrøttelser for sjöfarande" Nr. 27/486. Stockholm 1915.) Paa *Ljusgrund*, SE. for *Häradsskär*, er Dybden 6 m. 58° 07' 42" N. 17° 01' 47" E.

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

890. **Danmark.** Smålands-Farvandet. Grønsund. Madsø-Løb. Flaske-Grund. Vager atter i Orden.

Den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost paa SW-Siden af *Flaske-Grund* er atter i Orden. 54° 52 $\frac{1}{2}$ ' N. 12° 10 $\frac{1}{4}$ ' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/844. København 1915.)

891. **Danmark.** Smålands-Farvandet. Dyrefod-Flak. Vager atter i Orden. Den røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste paa NE-Siden af *Dyrefod-Flak* er atter i Orden. 55° 00 $\frac{1}{4}$ ' N. 11° 49 $\frac{1}{4}$ ' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/845. København 1915.)

892. **Danmark.** Smålands-Farvandet. Sækkjøbing-Fjord. Oreby og Sækkjøbing. Rønde uddybt og afmærket. I *Sækkjøbing-Fjord* er der gravet en Rønde, der indtil *Oreby* har en Dybde af 4,6 m og mellem *Oreby* og *Sækkjøbing* Havn en Dybde af 4,4 m. SW. for *Skovsand* ligger en Sten med 4,25 m Vand. Stenen, som er midlertidig afmærket, vil snarest blive borttaget. Den gravede Rønde her er bred nok til, at dybt-gaaende Skibe kan passere uden om Stenen. Rønden er nu afmærket paafølgende Maade:

A. *Oreby-Rønde*.
1. Den yderste Del af Rønden, der gaar fra et Punkt A, i *Banholms-Rønde*, til et Punkt B, SW. for *Skovsand*.
Punkt A: 54° 52' (10") N. 11° 28' (52") E.
Punkt B: 54° 50' (53") N. 11° 32' (37") E.
S.-Siden af Rønden 1 stribet Stager med 1 Riskost over 1 Halmvisk, paa Skillepunktet mellem *Banholm-Rønde* og *Oreby-Rønde*.
7 røde Stager.

N.-Siden - - - 8 hvide Stager.
Stagerne staar i 4 à 5 $\frac{1}{2}$ m Vand.
Mærket: „Det lille Taarn paa *Oreby-Gaard* overet med en hvid, firkantet Baake S. for *Stensøer Skov*“ (Pejling 121°) leder gennem denne Del af Rønden. Den hvide Baake vil forsøgsvis blive forsynet med en sort, lodret Stribe paa Midten. Baaken staar paa 54° 50' (14") N. 11° 34' (33") E.
2. Den mellemste Del af Rønden, fra Punkt B til et Punkt C, Nord for *Krageryg*.
Punkt C: 54° 49' (55") N. 11° 34' (30") E.
S.-Siden af Rønden 4 røde Stager.
N.-Siden - - - 3 hvide Stager.
Stagerne staar i 3 à 5 m Vand.

Mærket: „En Stangbaake med hvid, firkantet Plade overet med en hvid, trekantet Baake“ (Pejling 132 $\frac{1}{2}$ °) leder gennem denne Del af Rønden. Baakene, der staar N. for *Radderyg*, vil forsøgsvis blive forsynede med en sort, lodret Stribe paa Midten.
Bagbaaken: 54° 49' (18") N. 11° 35' (38") E.
Forbaaken: 54° 49' (30") N. 11° 35' (12") E.

3. Den inderste Del af Rønden, der gaar fra Punkt C til ud for *Oreby Bro*. S.-Siden af Rønden 1 rød Stage.

N.-Siden - - - 1 hvid Stage.
e. 7 hvide Stager med Halmviske (Antallet kan variere).
Stagerne staar i 1 $\frac{1}{2}$ à 3 m Vand.
Mærket: „En Stangbaake med en hvid Trekant med en Spids nedad ved Inderenden af *Oreby Bro* overet med en Stangbaake med en hvid Diamant paa Toppen, der staar i Vandet WNW. for Broen“ (Pejling 109 $\frac{1}{2}$ °) leder gennem denne Del af Rønden, indtil denne drejer S. i mod Broen.

Bagbaaken: 54° 49' (38") N. 11° 35' (52") E.
Forbaaken: 54° 49' (40") N. 11° 35' (38") E.
B. Rønden fra *Oreby Bro* til *Sækkjøbing* Havn.
S.-Siden af Rønden 15 røde Stager med Riskoste.
N.-Siden - - - 15 hvide Stager med Halmviske.

Halmprikken SW. for *Skoggrund* og de 3 Risprikker NE. for *Kosøer* bliver uforandrede.

Halmprikken S. for *Torrøgrund* og Halmprikken SW. for *Skovsand* flyttes saaledes, at de kommer til at staar paa N.-Siden af den gravede Rønde. (Kort Nr. 244 og 251. Danske Løds Side 544. Havne-Løds Side 138 og 147. Søm-Fort. Side 57.)

893. **Danmark.** Farvandet Syd for Fyen. Æroskjøbing. Dejro. Fyr tændes. Den 1ste August 1915 tændes *Dejro* hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 3 m. Synsvridde og Lysevne: 2 Sm. Fyret vises fra en umalet Due d'Albe paa Kantens af Landgrunden NW. for *Dejro*, tæt inden for Halmprikken paa E.-Siden af *Møllegaab*. 54° 54' (00") N. 10° 25' (20") E. (Kort Nr. 238, 241, 243 og 253. Danske Løds Side 600. Fyr-Fort. Nr. 591 A.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

894. **Kattegat.** Store-Middelfrund. Somværke ikke paa Plads. Den hvide Stumpstønde med 1 nedadvendt Kost, *Store-Middelfrund W.*, er ikke paa Plads. Den vil snarest blive lagt paa Plads igen. 56° 33 $\frac{1}{2}$ ' N. 12° 03 $\frac{1}{4}$ ' E.

895. **Danmark.** Kattegat. Tuno S. Sømærke udlagt. Til Brug for Statsbanens Skibe er udlagt en Vager med stribet Stage og Ballon; *Tuno S.*, i Farvandet mellem *Tunø* Landgrund og *Kirkegrund*. Vageren ligger i 22 m Vand 1,25 Sm 218° (misv. SW. $\frac{1}{4}$ W.) fra *Tuno Fyr*. 55° 56' (00") N. 10° 25' (30") E. (Kort Nr. 156, 160, 211, 227 og 252. Danske Løds Side 188. Søm-Fort. Side 31.) (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/754. København 1915.)

896. **Danmark.** Kattegat. Stetterhage NW. Vrag forgæves eftersøgt. Jagten *Kristine*, der var sunket 3 Sm NW. for *Stetterhage*, har været forgæves eftersøgt og maa derfor anses som ufarlig for Slibstarten. *Stetterhage*: 56° 03 $\frac{1}{4}$ ' N. 10° 31' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/770. København 1915.)

897. **Sverrig.** Kattegat. Göteborg Skærgaard. Böttö. Fyr og Taagesignal forandret. Rettelse til „E. f. S.“ Nr. 31/847. (Underrøttelser for sjöfarande" Nr. 26/479 og 480. Stockholm 1915.) Ved *Böttö* Fyr er foretaget følgende Forandringer:
A. Fyret er forandret saaledes, at det vises:
1. hvidt To-Blink i Pejlingen fra 1° til 21°;
2. hvidt Lys med En-Formørkelser hver 15 s, Lys 13 s, Mørke 2 s, i Pejlinger fra 21° til 40°;

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øe.:

No. 522. China Sea—Singapore, Keppel Harbour. S'Alat Sinki—Existence of a shoal. Position. At a distance of about half a cable 315° (N. 45° W. Mag.), from the centre of the »Tu» head of the Military pier. Lat. 1° 15¼' N., long. 103° 50' E. Depth. 1¼ fathoms (sand and silt). Remarks. The shoal is of a small extent. Variation. Nil. (Notice No. 522 of 1915, dated 21st June.).

Charts affected. No. 2023, Singapore—Keppel harbour. No. 1995, Singapore road. Publication. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 238.

No. 524. Japan—Nipon, South Coast. Mikawa wan entrance—Existence of rocks. (a) Position. At a distance of about 1¼ miles south-westward of Tatsuma saki. Lat. 34° 38' 55" N., long. 137° 02' 52" E. Depth. 5½ fathoms. (b) Position. At a distance of about three-quarters of a mile north-eastward of the north-eastern point of Himaga sima. Lat. 34° 42' 45" N., long. 137° 01' 42" E. Depth. 2½ fathoms. Remarks. The rocks are known as »Kusaba no sec» and »Heizo sec», respectively. Note. The positions given above are those on chart No. 952. (Notice No. 524 of 1915, dated 21st June.)

Charts affected. No. 952, Owashi wan to Atsumi wan. No. 996, Kii channel to Tokyo. Publication. Japan Pilot, 1914, page 172.

No. 541. China, East Coast—Yang Tse Kiang Approach. Tungsha Light-vessel—Alteration in period of light. Position. Lat. 31° 08' N., long. 122° 00' E. New abridged description. Lt. Gp. Fl. (3) ev. 30 sec., 34 ft., vis 11 m. Details. The period of the group flashing light has been altered from forty-five to thirty seconds. Remarks. The light has an elevation of 34 feet, and a power of 21,000 candles; the other characteristics remain unchanged. (Notice No. 541 of 1915, dated 26th June.)

Charts affected. No. 1602, Approaches to the Yang tse Kiang. No. 1199, Kue shan islands to the Yang tse Kiang. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 1586, China Sea Pilot, Part V., 1912, page 376.

Fordele for Rederne, er Oprettelsen af Voldgiftsdomstole i England og Skotland for Tvistigheder under Balteon Certepartier. Der er nu allerede oprettet en saadan for Skotland, og Hensigten er ogsaa at udvide Virksomheden til engelske Havne.

Det vil blive for vidtløftigt at opregne alle de andre Sager, som Konferencen vil oplage til Behandling. Der er imidlertid endnu en Side af dens Virksomhed, som fortjener at omtales, fordi den daglig kommer vore Redere til Gode. Denne omfatter alle de vigtige Meddelelser, der tilflyder vore Medlemmer gennem Konferencens Maanedes- og specielle Cirkulærer. Herigennem bliver Rederne stadig holdt à jour med Fragtmarkedet, Spørgsmaal vedrørende Havneforholdene, Ophold, Turn og Strike, Navigationsforholdene etc. etc. Og endelig den store Nytte som Medlemmerne har af Kontoret i Kjøbenhavn ved at kunne ty til dette for Oplysninger. Man tør vel forudsætte, at disse Forespørgsler i Fremtiden vil blive end hyppigere end forhen.

Som man vil se, har Konferencen et stort og frugtbart Virkefelt. Men der er endnu et andet Felt, som ligger som et stort Stykke udyrket Jord, der venter paa at blive oppløjet. Dette Felt ligger paa Certepartiernes Omraade og heri ligger The Documentary Council's Op-gave.

Eftersom Konferencen udviklede sig, gik det mere og mere ind i Redernes Bevidsthed, at en tilsyneladende god Fragt bliver mere eller mindre illusorisk med et daarligt Certeparti. Som Følge heraf meldte der sig en stadig stigende Trang til at rense Certepartierne for alle de Klausuler, der tildels kunde afstedkomme Tvistigheder og tildels var absolut skadelige for Rederne. Paa samme Tid rejstes der Krav om at indføre ensartede Certepartier — de saakaldte Standard Certepartier — en højst paa-krævet Reform. Som det første Udslag af denne Trang

kan nævnes det saakaldte Balteon Certeparti, hvilket Dokument blev oprettet af Konferencen og har erstattet alle de tidligere eksisterende uensartede Østersø Kul Certepartier, og som har vist sig at være af uvurderlig Nytte for Rederne. Det er jo indlysende, at for en Reder, der sidder med flere Skibe, er det et næsten uoverkommeligt Arbejde at komme igennem alle de utallige uensartede Certepartiformularer, som forelægges ham. Som Regel vil han da ogsaa blive fangen i en eller anden Fælde. Der er vel næppe nogen Reder, som ikke har haft bitre Erfaringer i saa Henseende. Naar man blot tænker sig de væsentligste og mest omfangsrige Klausuler i et Certeparti som Strejke-Klausulen, Is-Klausulen, Krigs-Klausulen, Negligence-Klausulen. Hvilken Reder har Tid til at læse disse igennem? Det maa nærmest betegnes som meningsløst, at disse Klausuler skulde være forskellige. Hvilken Lettelse vil det derfor ikke være, om man for disse Klausulers Vedkommende fik oprettet en Standard Form. Det maa da ogsaa betegnes som en god Tanke, naar dette nu foreslaas indført i vore ny Certepartier.

Det var dette Krav paa Ensartethed i Dokumenterne, som gav Stødet til Dannelsen af The Documentary Council, idet man indsaa Nødvendigheden af at sikre sig et intimt Samarbejde med Klubberne — de saakaldte »Protection og Indemnity Clubs».

(Fortsættes.)

Fragtmarkedet.

I de fleste Retninger ligger Fragtforholdene temmelig uforandret siden forrige Uge, dog har der stedvis vist sig mere Liv, og Begæret efter August- og September-Tonnage synes at udvide sig. La Plata er steget, særlig til

Skandinavien, hvortil der er betalt op til 77/6, medens der til U. K. sluttedes op til 61/3 à 62/6. Derefter gik Markedet tilbage til omkring 60/ U. K., men det er uforandret til Skandinavien. Fra Northern Range til Danmark eller Sydsverig kan nu faaes 10/3 à 10/6 pr. Qr. Kanada Træfragterne er faste og meget lønnende. For Kul til neutrale Lande fra England ligger Forholdene stadig noget vanskeligt paa Grund af »License« Spørgsmaalet. Fra Østersøen er der mange udmærkede Trælaste til England, Nordfrankrig, Spanien etc., men det gaar jo ikke altid helt glat med disse Laster. Til Holland er de fleste Ordre nu foreløbig sluttet. Blandt de sidste Befragtninger nævner vi:

Østen. Fra Bombay 55/ Dødvægt til to udsøgte Havne U. K. Fra Kurrachi 43/ à 44/ for Byg til U. K.

Middelhavet. Salt fra Trapani eller Tunis til Vestnorge c. 21/. Erts 13/ Carthage/Middlesbro (4.800). 12/6 Hornillo Bay/Glasgow (5.250). 13/6 Sevilla/New York. 12/6 Huelva/Philadelphia. 10/9 à 11/ Bilbao/Middlesbro, 9/6 Newport River.

Nordamerika. Tungt Korn fra Nordstaterne 7/9 Rotterdam, option 8/ fra Montreal. 8/6 fra Golfen. 9/3 Golfen/Vestitalien. Til Skandinavien 10/3 à 10/6 fra Baltimore etc. Planker fra Britisk Nordamerika 140/ à 145/ til Englands Vestkyst. Tømmer fra Golfen 210/ Bristol Kanalen. 255/ to Havne Østspanien. Oljekager fra Golfen 50/ Netto Charter til Danmark. Timecharter Staterne og Vestindienfart 12/ Dødvægt, 12 Maaneder, Levering og Tilbagelevering U. S.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen omkring 60/ U. K., 77/6 Skandinavien. August.

Østersøen og Hvidehavet. Fra Nordsverig 100/ à 105/ D. B. B. til London, Sundsvall (2—3 Pl.)/London 95/ D. B. 1/3 Boards. Nederkalix/Hull 85/, Sundsvall/Sharpness 100/ D. B. B., Haparanda/Rotterdam III. 47 D. B. B. Tor Træmasse c. 25 Stugsund/Granton. 30/ Preston. Fra Archangel 115/ D. B. 1/3 Boards til Newport (700). Korn til fransk Atlanterhavshavn 8/ pr. Qr.

Kulfragterne. Fra Østkysten omkring 14/ til Danmark for c. 2,000 Tons Baade. 15/ à 16/ til Østverig. 7/3 à 7/6 London. 15/ à 15/6 Rouen. 19/ à 20/ Bordeaux. 25/ Nizza (3.500). 21/ Las Palmas. Fra Cardiff eller Newport 13/6 Rouen. 22/6 Genua eller Savona. 21/6 Neapel. 24/6 Port Said. 18/ à 19/ Las Palmas. 27/6 River Plate.

Skrevet den 13. Juli 1915.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe har af de nordtyske Pladser foruden Stettin og Lübeck nu ogsaa Rostock flere Udfragter, særlig Stensalt, til Danmark og Sverig og noterer 5½ à 6 M.: Königsberg byder for Kul 8 M., Kokes 9 M. Sverig har foruden tilstrækkelige Stenlaste ogsaa en Del Godningslaste til Sydsverig fra Sundhavnene, for hvilke er søges udelukkende svenske Skibe af Hensyn til Udførselsforbud. Af Lervarer noteres der kun til Königsberg. Stolpmünde samt enkelte Ladninger til Norge. Norge er vedblivende rolig og har saa godt som intet ud over Is til Danmark 6 à 6¾ Kr. Danmark er fra Provinserne lige stille; enkelte Majsladninger f. Eks. fra Nykjøbing F. til andre Provinshavne er dog afskibet, ligesom Aarhus placerer ikke faa Skibe. Kjøbenhavn er absolut flovere, og det er vanskeligt at opnaa over Minimalrater: der er sluttet Majs til Holbæk 14 og 13 Øre. Skelkor 13 Øre. Hvede til Svendborg 13 Øre, Mel til samme Plads 3½ Kr., Hørfro til Odense 4½ Kr., Aalborg 5 Kr. Nogen snarlig Bedring er der just ikke Udsigt til derfra.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Skagen 9./7. — Amalieborg ank. Helsingør 28./6. — Brattingsborg ank. Manchester 1./7. — Børglum ank. Bona 10./7. — Dansborg pass. Sidney 5./7. — Elsborg ank. Metbil 8./7. — Flynderborg pass. Hirtshals 10./7. — Guldborg ank. Seaham 11./7. — Gurte afg. Baltimore 1./7. — Hammershus afg. New York 9./7. — Harrildsborg ank. Kjøbenhavn 4./7. — Jelling afg. Ardrossan 10./7. — Jømsborg afg. Sharpness 11./7. — Jungshoved afg. Santos 10./7. — Jøgersborg ank. Leith 9./7. — Kallundborg pass. Skagen 10./7. — Kulo ank. Manchester 24./6. — Klampenborg ank. Kjøbenhavn 11./7. — Kronborg afg. Rio Grande do Sul 7./7. — Lejre ank. Palermo 9./7. — Næsborg ank. Kjøbenhavn 9./7. — Randelsborg ank. Algiers 10./7. — Rosenborg ank. Baltimore 7./7. — Silkeborg ank. Manchester 10./7. — Skanderborg afg. Manchester 9./7. — Skodsborg ank. Grindstone Island (Kanada) 5./7. — Spigerborg afg. Ardrossan 8./7. — Stegelborg ank. Bathurst, N. B. 1./7. — Stjerneborg ank. Manchester 29./6. — Tuborg afg. Baltimore 10./7. — Taarnborg ank. Kjøbenhavn 11./7. — Ulfsborg ank. Helsingør Dok 22./6. — Uranionborg pass. Hirtshals 9./7. — Ørkild afg. Havana 3./7.

Vesterhavet. Fylla, Thomsen, ank. Norrköping 12./7. — Cito, Toft, pass. Helsingør 13./7. for Gefle. — Gerda, Rasmussen, afg. Grimshy 11./7. til Bilbao. — Johanne, Mikkelsen, pass. Dover 10./7. for Esbjerg. — Ellen, Hansen, afg. Grimshy 10./7. til Wackworth. — Dagmar, Sørensen, ank. Söderhamn 11./7. — Nora, Jensen, afg. Ardrossan 11./7. til Valencia. — Yrsa, Larsen, afg. Ardrossan 11./7. — til Sevilla. — Polly, Mathiasen, afg. Kirkwall 12./7. til Göteborg. — Valborg, Jepsen, pass. Brixhamn 12./7. for Sevilla. — Bertha, Degn, ank. London 12./7. — Norma, Madsen, ank. Poole 11./7. — Anna Winslow, ank. Sundsvall 9./7. — Hebe, Gregersen, afg. Stugsund 9./7. til Grimshy. — Olga, Christensen, ank. Borwich 10./7. — Ulla, Hansen, afg. Lissabon 10./7. til Esbjerg. — Nancy, Pedersen, ank. Esbjerg 11./7. — Inger, Skou, ank. Middlesbro 10./7. — Thyra, Lund, afg. Stornoway 11./7. til Kjøbenhavn. — Stella, Schiøff, pass. Gibraltar 9./7. for Drammen. — Marie, Nielsen, ank. Stockholm 10./7. — Laura, Thøgersen, ank. Newcastle 8./7. — Rigmor, Uldall, pass. Helsingør 9./7. for Plymouth. — Nordsøen, Nielsen, ank. Hudiksvall 9./7. — Neksos, Busse, ank. Grimshy 7./7. — Karla, Nielsen, ank. Haparanda 8./7.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, ank. Leith 29./6. — Johan Siem, Tannebek, afg. Kjøbenhavn 10./7. — Harald Klitgaard, Nielsen, afg. Grimshy 10./7. — Russ, Petersen, afg. Baltimore 8./7. — Excellence Pleske, Boutrup, ank. Newcastle 7./7. — Michail Onteakoff, Nielsen, afg. Santos 8./7. — Generalkonsul Pallisen, Folkenberg, afg. Rosario 15./6. — Vladimir Roitz, Olsen, ank. Glasgow 12./7. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Miramichi 7./7. — Nawa, Dahl, afg. Miramichi 12./7. — Freja, Harboe, ank. Rosario 4./7. — Rota, Christensen, ank. Bordeaux 27./6.

Det østasiatiske Kompagni. Annam afg. Singapore 8./7. udg. — Arabien ank. Göteborg 9./7. udg. — Indien ank. Stornoway 12./7. udg. — Magdala afg. Algier 2./7. hjemg. — Bandon ank. Bangkok 5./7. udg. — Clumpon afg. Singapore 9./7. udg. — Fionia pass. Perim 11./7. hjemg. — St. Croix pass. Perim 30./6. udg. — Transvaal ank. Delagoa Bay 10./7. udg. — Bintang pass. Gibraltar 2./7. udg. — Jutlandia afg. Salvador 10./7. hjemg. — Pangan, ank. Kjøbenhavn 6./7. — Rhodosia afg. Rio de Janeiro 12./7. udg. — Selandia afg. Panama 12./7. udg. — Tranquebar ank. Guayaquil 4./7. udg. — Kina afg. Stornoway 12./7. udg. — Natal ank. Mobile 9./7. hjemg. — Siam pass. Suez 9./7. udg. — Tongking afg. Melbourne 10./7. udg. — Falstria ank. Daluy 3./7. udg. — Panama afg. Amoy 12./7. udg.

Skandia. Rudfaxe, Petersen, ank. Helsingør 12./7. — Gulfaxe, Petersen, ank. Amsterdam 5./7. — Skinfaxe, Weichardt, ank. Odense 9./7. — Rimfaxe, Petersen, afg. Tyne Dock 12./7.

Dania. Mary, Clausen, ank. Kjøbenhavn 13./7. — Nelly, Clausen, ank. Santander 9./7. — Lilly, Bang, pass. Helsingør 9./7. for Rouen. — Alexy, Duhn, ank. Southampton 9./7. — Dagny, Sørensen, pass. Helsingør 12./7. for Örnsköldsvik.

Thuro. H. A. Hanson, Andreasen, ank. Burutisland 10./7. — Peter Bom, Jørgensen, ank. Aalborg 10./7.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn. Freja pass. Skagen 12./7. for Rødbj Havn. — Rolf ank. Blyth 11./7. — Hans Jensen pass. Hønningsvåg 10./7. for Archangel. — Anna afg. Kjøbenhavn 7./7.

Ærs. Emanuel, Svane, ank. Granton 5./7. — Enigheden, Jensen, ank. Leiths Red 6./7. — Energi, Jensen, ank. Burutisland 7./7. — Eriending, Nielsen, ank. Aalborg 10./7. — Kejserjude Dagmar, Carlsen, afg. Kjøbenhavn 7./7. til Methil.

Sejlskibe.

Svendborg. Criterion, Nielsen, ank. Stege 3./7. — R. P. Petersen, Petersen, ank. Leith 3./7. — Capella, Hanson, ank. Helsingør Red 6./7. — Emanuel, Larsen, ank. Leith Red 5./7. — Jørgen Ring, Rasmussen, ank. Mullerup 6./7. — Rotha, Hansen, ank. Kristiania 8./7. — Fortuna, Jørgensen, afg. Reykjavik 7./7. — Criterion, Nielsen, ank. Svendborg 7./7. — Venus, Hansen, ank. Porsgrund 7./7. — Minerva, Fuglsang, ank. San Jan (Kaua) 7.7. — Sophie, Hansen, afg. Chatham 8./7. — Rossing, Larsen, ank. Kristiania 8./7. — Hans Emil, Schou, ank. Samsø 9./7. — Solou, Rasch, ank. Göteborg 8./7. — Vega, Hansen, ank. Leith 10./7. — London, Andersen, ank. Næskov 10./7. — Newsky, Nielsen, ank. Svendborg 10./7. — Elisabeth Eff, Hansen, ank. Exmouth 10./7. — Alfrede, Clausen, ank. Svendborg 10./7. — Olga, Rasmussen, ank. Leith Red 10./7. — Phoenix, Jørgensen, ank. Faaborg 10./7. — Doris, Boye, ank. Rudkjøbing 12./7. — Philip, Christensen, ank. Halmstad 11./7. — Eliso, Andreasen, ank. Æroskjøbing 10./7. — Otto, Klug, ank. Nyborg 12./7. — Lauditz, Carlsen, ank. Dage-lykko 9./7. — Marie, Hansen, ank. Frederikshavn 9./7. — Union, Rasmussen, ank. Leith 9./7. — Triton, Jensen, ank. Reykjavik 9./7. — Agnos, Nielsen, ank. Stege 10./7. — Mine, Jørgensen, ank. Stege 10./7. — Ludvig, Brandt, ank. Leith 6./7. — Hans Emil, Nielsen, ank. Mandal 6./7.

Æro. Freya, Albertsen, ank. Akureyri 3./7. — Frem, Christoffersen, ank. Port Madoc 3./7. — Activ, Christensen, ank. Siglufjord 3./7. — Freden, Christensen, afg. Suglufjord 3./7. — N. Hansen, Hansen, ank. Reykjavik 2./7. — Svaleu afg. Skion 3./7. til Burntisland. — Amor, Hansen, ank. Odense 3./7. — Noline, Hansen, ank. Vest Wemyss 4./7. — Argo, Clausen, ank. Killrush 3./7. — Bonavista, Christensen, ank. Aberdeen 3./7. — Lauritz, Fohner, ank. Tranebjerg 5./7. — Karou, Albertsen, ank. Bogense 5./7. — Kathinka, Olsen, er ank. til Tranebjerg. — Hosanna, Raahauge, ank. Port Madoc Red 3./7. — Ofelia, Clausen, ank. Leith 5./7. — Æro, Christensen, ank. Miramichi 5./7. — Kirstino, Rasmussen, ank. Leiths Red 5./7. — Svanen, Christensen, afg. Brest 6./7. til Troon. — Argus, Jensen, ank. Miramichi 5./7. — Herkules, Bager, ank. Sølvborg 6./7. — Apollo, Albertsen, ank. Drammen 7./7. — Amor, Hansen, afg. Fowey 5./7. til Göteborg. — Elso, Boye, ank. København 7./7. — I. A. Kromann, Christensen, afg. Miramichi 6./7. til Londonderry. — Maren, Albertsen, ank. Aberdeen 10./7. — Caroline, Christensen, ank. Rio Grande do Sul 7./7. — K. Hay ank. Bandholm 7./7. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Bandholm 8./7. — Christian, Fabricius, ank. Helsingør 8./7. — Skandia ank. Setubal 7./7. — Haabet, Petersen, ank. Runcorn 8./7. — Johanne, Jørgensen, ank. Youghall 28./6. — Dana, Friis, ank. København 9./7. — Anne, Levinsen, ank. Strynø 10./7. — Haabet, Risø, ank. Præsto 10./7. — Gertrud, Christensen, afg. Wemyss 9./7. — Advance, Bager, ank. Ronneby 10./7. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Frederikssund 11./7. — Debora, Rasmussen, ank. Egersund 11./7. — Svip, Jensen, ank. Hals 11./7. — Nanna, Østermann, ank. West Wemyss 10./7. — Fuglen, Schmidt, ank. Göteborg 10./7. — N. Hansen, Hansen, afg. Reykjavik 10./7. til Dysart. — Guldborg, Christensen, afg. Leith 10./7. til Aarhus. — Adele, Weber, ank. Frederikstad 11./7. — Alta, Albertsen, ank. Leith 10./7. — Bonavista, Christensen, ank. Leith 10./7.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 15. Juli 1915. — Soforhor. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. (Fortsat.) — The Baltic and White Sea Conference og The Documentary Council's Betydning for Skibsrederne efter Krigen. (Fortsat.) — Frøgtmarkedet. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Københavns uofficielle Borskurs.

DE FORENEDE JERNSTØBERIER
 AFDL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
 HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS' BAGE' ØVNE



KABYS KOMFURER
 I ALLE STØRRELSER

SKIBSØVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

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 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. 800,000.
 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 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



NORSKE LLOYD

Kristiania

Sø-, Vare-, Breakdown-
 og Ansvarsforsikring.

Genforsikrings-Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 6 Mill.

tegnor Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

Telegr.-Adr.: REASSURANCE.

Forsikringsaktieselskabet „National“

København

tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige, faste Præmier

Hovedkontor: Nørrevoldgade 15

Telefon 7565.

Telegram-Adr.: „Nation“.



OLSKIND

Bedste Olieøj
 Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle.

Faæes overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

Kjøbenhavns
uofficielle Børskurs d. 14. Juli 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		151 ³ / ₄	152
Danmark		172 ³ / ₄	173
Norden		173	173 ¹ / ₄
Carl		194	194 ³ / ₄
Dannebrog		243 ¹ / ₂	243 ³ / ₄
Skjold		174 ¹ / ₄	174 ¹ / ₂
Urania			
Dampsk. af 1896		215 ³ / ₄	216
Hejmdal		197	197 ¹ / ₂
Gorm		206 ³ / ₄	207
Neptun		216	216 ¹ / ₂
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		121 ¹ / ₂	121 ¹ / ₂
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁹ / ₁₆ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ uops. Stats.		—	—
3 ¹ / ₂ Husejer Kreditk. I. Afd. I. S.		—	—
3 ¹ / ₂ Kbhvn. Kreditk.		—	—
4 ⁰ / ₁₆ — 2. Serie.		—	—
4 ⁰ / ₁₆ — 1. —		—	—
4 ⁰ / ₁₆ Østift. Kreditk.		84	84 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₆ — 7. —		84 ¹ / ₂	85
3 ¹ / ₂ Landkreditk.		—	—
3 ¹ / ₂ Landkreditk.		—	—
Aktier.			
Nationalbank		151 ³ / ₄	153
Privatbank		107	107 ¹ / ₄
Landmandsbank		125 ³ / ₄	126
Handelsbank		143	144 ¹ / ₂
Kbhvns Laane- og Diskontobank		92 ³ / ₄	93 ¹ / ₂
Sukkerfabr.		252 ¹ / ₂	252 ³ / ₄
Burm. & Wain		111 ³ / ₄	112 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier		153 ¹ / ₄	153 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.		172	173

Vækekurser d. 14. Juli 1915.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	78.80	
London	18.50	
Paris	69.50	
Amsterdam	155.50	
Wien	68.50	

Møller & Rée,

Bankforretning, 16, Ved Stranden.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse
af Mr. Thomas Walton's Bog „Know your own ship“.
Faaes i København fra de søfartslige Forvalgers Lokaler og hos Blankensellers Eftlg.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.
Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.

**Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.
Bundfarver**

for Træ- og Jærnskibe.
Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindsløv, Vesteraagade, **Aalborg.**
Metalstøberi. Spec.: **Skibsarbejde.**

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

Største en gros Lager af
Tr. Rør, Fittings - Kedelrør - Armaturer



Anvend kun vor fortrinlige, sugedygtige

— PUDSETVIST „AH“ —

i meget haandterlige Baller à 50 kilo

Sanitetsartikler, Væg- og Gulvfliser,
Bygningsstøbegods

OHLSEN & AHLMANN A/S

KØBENHAVN

Telegr.-Adresse: »OHLSEN«

Egen Telefoncentral 7890

Skibs-

Provieringshandlere.

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.

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 Eft.) Telf. 208.



Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr. „Vollholm“, Lovisa.

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 Oeksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørger.

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. 7898.
Nat-Telefon i Havartilfælde 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 & Benhins' Entf.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Bilkkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

I. P. Carstensen,

Skibs- og Baadebyggeri,

KORSØR (etabl. 1872)

anbefaler sig med Levering af alle Slags Baade.

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.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

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 samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Randers Rebslaaeri

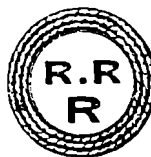
Hamp- og Staaltraadslougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos alle Dimensioner.

Jærn- og Staaloug

til Skibsbrug og Elevatorer



ZOOB. HAVE

i København

køber gerne for den brugbare Dyr.

Telefon 5430. **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Frelgta“.

Køb og Salg samt Kontrahering af Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,

PAUL ANKERSGADE 2.

Husk

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 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.

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“.

Prøvegang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift - Solid - Driftssikker.

5-100
HK

A/s „VØLUND“.
Blegdamsvej 32. København N.

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 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISEMENTSPRIS.

Første 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, København K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse »Skibsfart“

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

Aarhus mekaniske Værksted
Alle Stags Skibe- og Maskinreparationer samt Kedelrensning udføres.
Fredensgade 16. Telefon 3950.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværksarbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,

Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y - Taga 136 x.

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik - Støberi - Forniklingsanstalt.

Adelgade 79. København K.

Telef. Central 8556.



HERKULES Hamp-Tovværk

- mønsterbeskyttet -
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreækviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

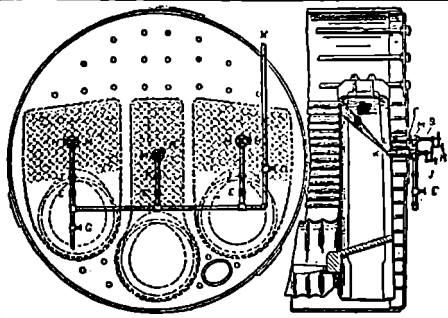
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 29.

Kjøbenhavn, Torsdag den 22. Juli 1913.

22. 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 Lufstrømninger. 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“.

**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

AKTIESELSKABET HOLZAPFEL-SELANDIA

Compositioner Rustbeskyttende Farve
Jern, Staal og Træskibsbunde. Indregistreret Varemærke
Leverandør til Flaaden. Telegramadr.: „HOLZANDIA“. Bunkers og Lastrum.
Kontor: Toldbodvej 7, Kjøbenhavn. Leverandør til Statsbanerne.
Telf.: 5601. Palm 2256.
Fabrik: Øresundsvej, Amager.



**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

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

**Nic. Heimbürger
Skibsmægler**
Petrograd. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let,
blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og
Presseningduge.

Tелеф. 89. N. J. PETERSEN & SØN, Телеф. 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.

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

BOLINDER-MOTOREN.

Uddrag af Motorleverancer:

Motorskonnert „Kvik“, tilh. Skibsr. Knakkegaard,
570 Tons D. W. 120 H. K. Bolinder M.
— „Morten Jensen“ tilh. Skibsr. Knakkegaard,
510 Tons D. W. 160 H. K. Bolinder M.
— „Jens Riis“, tilh. Skibsr. Knakkegaard,
200 Tons D. W. 80 H. K. Bolinder M.
— „Hj. Sørensen“, tilh. Skibsr. Knakkegaard,
775 Tons D. W. 240 H. K. Bolinder M.

Motorsklb „Turisten“, tilh. D/S Turisten, Passagerskib,
120 H. K. Bolinder M.

— Under Bygning for D/S Rødbj Havn,
250 Tons D. W. 120 H. K. Bolinder M.
— Under Bygning for D/S Rødbj Havn,
250 Tons D. W. 120 H. K. Bolinder M.
— Under Bygning for Østasiatisk Komp. A/S
700 Tons D. W. 320 H. K. Bolinder M.
— Under Bygning for Østasiatisk Komp. A/S
700 Tons D. W. 320 H. K. Bolinder M.

Leveret og installeret af:
N. C. Breit & Co.,
København.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krømtapaksler 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“.

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.

LANDMANDSBANKEN

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

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
Bunker-
depots.

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT
Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dng og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.

ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

C. K. HANSEN.

KØBENHAVN.

∴ DAMPSKIBSRHEDER ∴

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.

BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dampskibsselskaberne

VULCAN og MERCUR

Telefon 5459. Telegramadresse: „Ganus“.

Korresponderende:

Reder N. P. Nielsen,

Herluf Trollesgade 28.

A. O. ANDERSEN & Co.

Copenhagen & Christiania.

Telegr.: Pacao { Copenhagen. Teleph. { 5836 Copenhagen.
Christiania. { 19369 Christiania.

STEAMSHIPOWNERS-AGENTS

Chartering - Clearance - Average.

„UTRECHT“

Maskin- og Skibsbyggerier,

ved Ingeniør Andr. Vang, Hellerup,

Generalrepræsentant

for Skandinavien og Rusland.

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

Wiese & Co.,

Lissabon.

Skibsmæglere & Saltexportører.

Bunker Kul.

Billigste Priser.

(Største flydende Kullager).

Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).

Stavanger Preserving Co.

Stavanger.

Hermetik til Skibsbrug

faas hos

Skibsprovianteringshandlerne

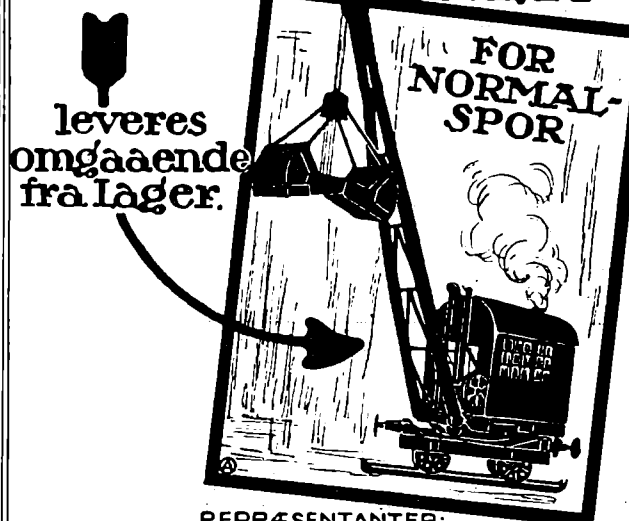
over hele Verden.

H. NIELSEN

1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags
Skibsreparationer.

Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

DEMAG DAMPKRANER



REPRÆSENTANTER:

EDWARDS & RASMUSSEN

INGENIØRER

KØBENHAVN B, VESTERGADÉ 3.

**DEUTSCHE
MASCHINENFABRIK AG
DUISBURG**

Kjøbenhavn, den 22. Juli 1915.

Passerede Sejlskibe. Det forenede Dampskibsselskab meddeler: Fra Foreren af Selskabets Dampers »Nidaros« er den 16. ds. modtaget Meddelelse om, at da Skibet d. 14. ds. befandt sig paa 57° 20' N. Br. 5° 06' Ø. Lgd. passeredes en dansk 3/m. Skonnert »H. C. Christensen« af Marstal.

Skonnerten, der meldte »All vel«, ønskede sig rapporteret.

Endvidere er fra Foreren af Selskabets Dampers »Tjaldur« modtaget Meddelelse om, at Søndag den 27. f. M. da Skibet befandt sig paa 60° 40' N. Br. 00° 15' Ø. Lgd. passeredes 4/m. Bark »Viking« af Kjøbenhavn. Vinden var NØ., Styrke 4, rolig Sø og klart Vejr. Skibet, der meldte »All vel«, ønskede sig rapporteret. Passeringsstedet ligger c. 36 Sm. ØSØ. for Muckle Flugga. (Nordspidsen af Shetlandsøerne.)

Det dansk-franske Dampskibsselskab. Bestyrelsen i Det dansk-franske Dampskibsselskab har i Betragtning af 1ste Halvaars særdeles gode Fortjeneste og de lovende Udsigter for den resterende Del af Aaret vedtaget at udbetale 10 pCt. à Konto Udbytte til Aktionærerne.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler: Den 14. Juli var Isen landfast ved Siglunæs. Øfjord fyldt med Is. Meget tynd Is ved Siglufjord.

Mandskabs Ret til Afsked efter Udbrud af Krig. Vi henleder Opmærksomheden paa den under omstaaende »Spørgsmaal og Svar« indeholdte Oversigt over Hovedindholdet af de under Krigen hidtil faldne Sø- og Handelsretsdomme, der knytter sig til Reglerne i Sølovens § 85, 2. Stykke.

Generalkonsul Faber taget sin Afsked. Under 12. Juli har Kongen efter Ansøgning afskediget i Naade ulønnet Generalkonsul i London J. V. Faber, fra hans Embede samt bemyndiget Udenrigsministeren til at tilkendegive Generalkonsul Faber Hans Majestæts allerhøjeste Paaskønnelse af hans lange og for tjenstfulde Virksomhed i Statens Tjeneste.

Indsejlingen til Hals. Marineministeriet meddeler: En Galease er strandet Nord for den uddybede Rende ved Indsejlingen til Hals.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1914.

(Fortsat.)

Danske Konsulater i Udlandet.

Repræsentationen har afgivet Indstilling med Hensyn til Besættelsen af følgende Konsulater og Vicekonsulater:

Posten som Konsul i Kingston paa Jamaica, Konsul i Santa Cruz paa Tenerifa, Konsul i Saigon, Konsul i Göteborg, Konsul i Padang paa Sumatra, Konsul i Port of Spain, Trinidad, Vicekonsul for St. Kitts & Novis under Konsulatet i St. Johns, Antigua, Vicekonsul

i Nuevitas under Konsulatet i Havana, Vicekonsul i Bodø, Vicekonsul i Mandal, Vicekonsul i Frederikshavn, Vicekonsul i Bristol, Vicekonsul i Winnipeg, Vicekonsul i Viborg, Vicekonsul i Cartagena.

Foranlediget ved en Henvendelse fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening angaaende Betimeligheden af de i 1912 foretagne Nedlæggelser af de danske Konsulater i Saffi og Laraiche har Repræsentationen, under Henviisning til nogle af Sejlskibsrederiforeningen indhentede Oplysninger, henstillet til Handelsministeriet at tage Spørgsmaalet om Danmarks konsulære Repræsentation i Marokko op til Overvejelse i Samraad med Udenrigsministeriet.

Repræsentationen har afgivet Indstilling med Hensyn til Besættelsen af Posten som Handelsattache i Tyrkiet og Balkanlandene.

Drogdens Uddybning.

Handelsministeriet har udbedt sig Repræsentationens Ytringer i Anledning af en fra Konsejlspræsidiets modtagne Skrivelse angaaende Drogdens Uddybning til en Vanddybde af 24 Fod.

Repræsentationen har varmt anbefalet den paa-tænkte Uddybning til 24 Fod.

(Fortsættes.)

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsat.)

Skretæren: Det forekommer mig, at det Spørgsmaal, om der skal uddybes til 7 Meter i Stedet for til 6½ Meter, ikke har særlig Interesse for Sejlskibsfarten. Iøvrigt er det jo — hvad jeg gerne vil præcisere — lidt uheldigt her at skulle tage Stilling til Sagen saa at sige paa et Øjeblik uden at have Lejlighed eller Tid til at gennemse de Planer og Skrivelser, som forelaa i Sagen i 1912. Det er jeg ganske umuligt nu at huske de Planer, som den Gang forelaa, de Skrivelser, som indgik, og hvad Fællesrepræsentationen yderligere har vedtaget i Sagen. Jeg for mit Vedkommende kan ikke erindre det. Efter de fremkomne Udtalelser lader det jo ikke til, at der er længere Tid til at overtænke Sagen. Udvalgenes Repræsentanter skal jo rejse til Kjøbenhavn i de nærmeste Dage for at henvende sig personlig til Ministeriet. Men hvis man kunde slutte sig til Sagen paa Grundlag af, at Løbet bliver rettet og bliver lagt i Strømretningen, og vi samtidig kunde udtale, at en saadan Uddybning dog ikke vil gøre den fulde Nytte, medmindre der samtidig bliver indført et Fyrssystem med Ledefyr gennem Farvandet, saa mener jeg, at Generalforsamlingen nok saaledes kunde give Sagen sin Anbefaling.

Skibbygmester Jensen: Jeg kan hertil svare, at Planen gaar ud paa at begge Udgravningerne, baade den gennem »Dodmanden« og den gennem den anden Grund, bliver foretaget saaledes, at Løbet bliver strømmet.

Hvad Belysningsforholdene angaar, kan jeg ikke love noget bestemt, men jeg vil gøre opmærksom paa, at der foreligger to Planer til Belysning af den vestlige Del af

Svendborgsund. Der har været Tale om et Anduvningsfy, saa at Skibene Vest fra kunde søge Ankerplads i Svendborgsund, og saa skulde dette senere blive belyst saaledes, at de kunde søge igennem det ved Hjælp af Fyrlinien. Disse Planer har ligget i lang Tid i Havneudvalget, og jeg kan ikke sige noget bestemt om, naar de gennemføres. Men jeg tror, at naar Løbet bliver uddybet, vil Fyrlinien snart efter blive indrettet. Man vil ikke lade sig holde tilbage af Hensyn til de Udgifter, det vil medføre. Det kan jeg temmelig sikkert love paa Havneudvalgets Vegne.

Sekretæren: Maa jeg benytte Lejligheden til at bede Svendborg Havneudvalg og Svendborg Kommunalbestyrelse slaa et lille Slag eller helst et rigtig stort Slag for at Indsejlingsfyrene til Ankerpladsen ved Lyø snart maa komme. Det er lovet, men det lader til at blive ved Løftet.

Skibbygmester Jensen: Det er jo en Sag, der, som Kaptajn Minor Rasmussen ved, sorterer under Fyrvæsenet, og hvad man laver der, skal være længe under Opsejling. Men hvis det kan hjælpe at slaa et stort Slag derfor, kan De stole paa, at jeg skal gøre mit dertil.

Mødet udsattes Kl. 11 $\frac{1}{2}$.

Mødet genoptoges Kl. 12 $\frac{1}{4}$.

Mægler H. A. Hansen, Thuro: Jeg tror, jeg er i Samklang med Forsamlingen, naar jeg udtaler, at der kun kan være en Mening om den foreliggende Sag, nemlig, at en Uddybning af Svendborgsund Vest paa til samme Dybde som Øst paa er ønskelig. Vi ved, hvilken Gene det er, at man ikke kan gaa Vest paa med Skibe, der stikker mere end 14—15 Fod dybt. Forholdene har forandret sig, saa at der nu kommer langt større Skibe til Svendborg, og det er ved mange Lejligheder et Savn, at de ikke kan gaa videre Vest paa. Naar det før blev udtalt, at hvad Sejlskibsfarten angaar, kunde Uddybningen her være os saa nogenlunde ligegyldig, kan det nok siges, ihvorvel jeg maa holde paa, at man bør se en lille Smule ud over sine egne Interesser. Men selv om nu selve Uddybningen for vort Vedkommende er af nogenlunde underordnet Betydning, vilde det være en stor Vinding for os, om Løbet blev gjort lige. Der er mange Skibe, som maa stoppe ved dette krumme Farvand. At faa et lige Løb vilde være en stor Vinding, og en endnu større Vinding vilde det være at faa Farvandet belyst. Jeg vil meget tilraade, at vi anbefaler den omtalte Uddybning af Svendborgsund Vest paa som en meget stor Vinding for Skibsfarten overhovedet.

Skibbygmester Jensen: Hvad den økonomiske Side og Forholdet til Staten angaar, vilde det naturligvis have haft overordentlig stor Betydning, hvis vi kunde have andraget om denne Foranstaltning i Fiskeriets eller Landbrugets Interesse; saa vilde den let kunne blive ordnet. Naar det derimod er Sejlskibsfarten, der søger om noget, er det jo en anden Sag. Vi ved, at vi alle Tider har været Stedborn, og det vedbliver vi vel at være. Derfor beder vi om den størst mulige Velvilje fra alle Sider. Dette siger jeg ikke paa Udvalgets Vegne, det er kun en Udtalelse for min egen Regning, et personligt Skøn, jeg har om Sagen.

Kontorchef Emil Krogh: Der blev under Forhandlingerne før talt om, hvorledes denne Sag laa i tidligere Tid. Derom kan jeg maaske sige et Par Ord, idet jeg dog, da jeg slet ikke er forberedt paa Sagen, maa nævne med det samme, at det kan være, min Hukommelse svigter mig. Det er vistnok rigtigt, at Sagen laa for i 1911 eller 1912. Jeg kan i dette Øjeblik ikke huske, om den var rejst fra Svendborgs Side, eller om den maaske ikke snarere kom fra Vandbygningsvæsenet selv, efter at det af Opmaalings-skibene var konstateret, at Sagens Løsning næppe vilde medføre uforholdsmæssige Vanskeligheder. Saa meget er givet, at Sagen kom til Handelsministeriet, og at dette forhandlede med Fællesrepræsentationen og med Provinshandelsforeningernes Fællesudvalg derom. De Planer, som dengang laa for, og det, man blev staaende ved, var, saa vidt jeg forstaar,

noget, som i nogen Grad mindede om den foreliggende Plan. Dog mener jeg at kunne huske, at der var Tale om en Udgravning til 7 Meters Dybde og en større Bundbredde end den, der nu er Tale om.

Skibbygmester Jensen: Dengang var der Tale om en Bundbredde af c. 80 Meter.

Kontorchef Emil Krogh: Da det viste sig, at baade Skibsfartens og Handelens Interesser stod samlet om Sagen, anbefalede Handelsministeriet den til Ministeriet for offentlige Arbejder, og efter den Tid har Handelsministeriet ikke hørt noget til den, før den igen kom op derved, at Faaborg, som er særlig vanskelig stillet paa Grund af de særlige Forhold, Krigen fører med sig, tog Sagen op. Det har ført til det Tilbud, Ministeriet for offentlige Arbejder har givet. Det ligger i Sagens Natur, at jeg ikke er i Stand til at udtale noget om, hvilke Chancer der kan være for at faa den mindre eller den større Plan gennemført. Hele Anliggendet henhører forøvrigt slet ikke under Handelsministeriet. Men jeg ved ikke, om jeg ikke burde nævne i alt Fald som min personlige Opfattelse, at der maaske kunde opstaa Vanskeligheder derved, at man nu udvidede Planen og bragte flere Spørgsmaal med ind; her blev nævnt Belysnings-spørgsmaalet. Uden at jeg allsaa kan udtale mig med Sikkerhed om Sagen, har jeg den Formodning, at naar Ministeriet for offentlige Arbejder har kunnet stille dette i Udsigt, som det har gjort, er det, fordi Ministeriet maaske ret tilfældig har noget af sit Uddybningsmateriel til Raadighed til den paagældende Tid. Det kan være, at den Lejlighed, der nu er, gaar forbi, naar man tager større Spørgsmaal med. Jeg hetoner udtrykkelig, at jeg ved det ikke, men det er af den Slags Ting, som let melder sig. Desuden kunde det jo være, at den mindre Gennemgravning, her er Tale om, aldeles ikke foregriber noget med Hensyn til den større Plans Udførelse, og at man maaske da kunde begynde med den mindre og se Tiden an, om Foranstaltningen kunde udvides noget senere hen. Forskellen mellem den Dybde, man ønsker, og den Ministeriet har tilbudt, er maaske ikke betydelig, men Forskellen i Løbets Bredde efter den ny og efter den gamle Plan er betydelig, vist endog meget betydelig. Det ligger i alt Fald nær at antage, at det, at Sagen gøres større, maaske kan bringe en Lejlighed til at gaa forbi, som man har nu, men maaske ikke senere faar.

Sekretæren: Til Kontorchef Kroghs Bemærkning om, at Spørgsmaalet om Fyrlinien, hvis det optoges samtidig, maaske kunde komme hindrende i Vejen for selve Sagen, vil jeg gerne bemærke, at det tror jeg ikke. For de to Ting henhører under to forskellige Autoriteter. Det er Staten, som uddyber, men det vil blive Kommunen, som kommer til at oprette Fyrene. De to Ting kommer allsaa ikke direkte i Forbindelse med hinanden, mener jeg. Den større Plan, her foreligger, er naturligvis bekosteligere end den mindre, men jeg mener, at naar man gør noget, skal man gøre det til Gavn, og at det vil have stor Betydning for Sejlskibsfarten, at Løbet bliver saa bredt som muligt, er der ikke Tvivl om. I den Henseende kan vi støtte det større Foretagende.

Skibbygmester Jensen: Det var Mening, at det tidligere foreslaaede 80 Meter brede Løb skulde have været ført ret paa Grunden men ikke strømret. Naar Løbet derimod bliver ført strømret, vil efter Vandbygningsdirektoratets Forslag en Bundbredde af 40 Meter være tilstrækkelig. Skibene kan nemlig i de fleste Tilfælde gaa indenom gennem del indenfor liggende Løb, som kaldes »Sengen«, der har en forholdsvis stor Vanddybde, maaske op til 30 Fod. Sejlskibene vil, naar Grunden er borte, kunne krydse ind over det Løb.

Kaptajn Poulsen, Vejle: Det forekommer mig, at en Bundbredde af 40 Meter vil være altfor lille, naar Dybden bliver 7 Meter. Det vil være næsten umuligt for to store Dampere med 22 Fods Dybgaende, og som allsaa maaler saadan noget som 70 Fod, at glide forbi hinanden i et Løb med saa snæver Bundbredde.

Skibbygmester Jensen: Til Kaptajn Poulsen vil jeg bemærke, at man maa huske paa, at det kun drejer sig om en meget kort Strækning, nemlig om mindre end 200 Meter. Det er altsaa ikke mere end 3 Skibslængder af den Slags Dampere, Kaptajn Poulsen omtaler. Det vil sjældent ske, at saadanne Dampere mødes paa det Sted, og ellers er der Plads nok hele Sundet igennem.

Kaptajn Poulsen: I Indløbet til Vejle har vi tidligere haft et lignende Forhold, og i det paagældende Løb kunde to Skibe ikke sejle ind samtidig, fordi der da opstod Dødvande, saa at de drejede rundt.

Skibsreder J. C. Carlsen, Marstal: Forslaget om at anbefale den foreliggende Sag kan jeg selvfølgelig give min kraftigste Støtte, da jeg er Fremskridtsmand i alle Maader. Men jeg kan ikke paa nogen Maade være enig med min gamle Ven, Skibbygmester Jensen, naar han siger, at vi er alle Tider Stødbørn. Det vil jeg nedlægge Protest imod. I de senere Aar har Ministeriet, hver Gang vi har henvendt os til det, gjort alt muligt for os. Men vi maa huske paa, at vi skal altid indgive et Andragende og forhandle om Sagen, før vi faar Lov, men de fleste Søfolk vil have Lov, før de kommer og beder om det.

Skibbygmester Jensen: Saa vil jeg gerne tage mine Ord tilbage. Jeg vil kun sige, at jeg er ikke paa langt nær saa politisk som Carlsen; jeg har ikke fulgt saa meget med i Politik. Og da han gør Indsigelse, vil jeg uhyre gerne tage mine Ord tilbage.

Skibsreder J. C. Carlsen: Undskyld, det er ikke Politik, her er Tale om. Men man har i de senere Aar i Ministeriet vist os Imødekommenhed paa alle Maader, saa snart man har kunnet.

Sekretæren: Det Forslag til Resolution, man har tænkt sig at stille, lyder saaledes:

»Generalforsamlingen udtaler sin Tilslutning til det fra Svendborg og Faaborg Havneudvalg foreliggende Andragende angaaende en Udlybning af Grunden »Dødmanden«, idet man dog forudsætter, at Løbet graves ret og i Strommens Retning. Endvidere formener man, at for at faa den fulde Nytte af Udlybningen bør Farvandet oplyses ved Ledefyr, saaledes at Gennemsejling kan foregaa ogsaa om Natten.«

Skibbygmester Jensen: Jeg har ikke noget imod, at Resolutionen faar denne Ordlyd, hvis Hr. Kontorchef Krogh ikke mener, det kan skade Sagen. Belysningen af Farvandet vil jo komme til at paahvile Svendborg Havn, og den vil kunne tilvejebringes i en nær Fremtid, naar Udlybningen er kommet i Orden.

Forslaget til Resolution vedtoges enstemmig.

The Baltic and White Sea Conference og The Documentary Council's Betydning for Skibsrederne efter Krigen.

Foredrag holdt paa Nordisk Skibsrederforening's Generalforsamling 2. Juli 1915 af J. F. Myhre.

(Sluttet.)

Som vi ved, har der allerede i flere Aar eksisteret en lignende Sammenslutning i England mellem Skibsrederforeningen »The Chamber og Shipping« og de engelske Klubber, nemlig, den saakaldte »Documentary Committee of the Chamber of Shipping«. Mellem disse to Institutioner, »The Documentary Council« og »The Documentary Committee« er der da ogsaa indledt et Samarbejde, som har resulteret i, at alle de Certepartier (23 Stk.) som er udstedt af »Documentary Committee« er bleven adopteret af »The Documentary Council«. Desuden foreigger der ogsaa Forslag om, at »Documentary

Council« skal adoptere de to sidste af »Documentary Committee« udsendte Certepartier, nemlig:

River Plate Charterparty 1914 (»Centrocon«).

British North American (Atlantic) Wood Charter, (»Benacon«).

Her er allerede gjort en god Begyndelse. Imidlertid ligger der en hel Del Certepartier, som venter paa at blive bragt ud i Livet. Som tidligere nævnt, blev Baltcon Certepartiet allerede oprettet førend »Documentary Council« kom i Stand, men Erfaringen har vist, at dette Dokument trænger til Forbedring i mere end én Henseende, og der foreligger derfor Forslag til en Revision af dette Certeparti. Af de øvrige Certepartier, som har været under Behandling, men hvis Ikrafttræden blev standset af Krigen, kan nævnes:

- 1) Trælast Certepartiet for Frankrig,
- 2) Trælast Certepartiet for Belgien,
- 3) General Charter,
- 4) Crain Charter for Østersøhavnene.

Desuden blev det vedtaget paa »Documentary Council«s Generalforsamling i London at oprette et Lumpsum Charter for Roundwoods Cargoes, d. v. s. Pitprops, Pulpwood etc.

Arbejdet med disse Dokumenter vil altsaa blive fortsat, naar alter Freden indtræder. Endvidere bør nævnes vort udmærkede Time Charter (Balltime), som har vist sig som et særdeles nyttigt Dokument for Skibsrederne.

Imidlertid har Krigen lært os, at der er mange Ting, som trænger til Forandring og Forbedring i Retning af Certeparti Klausuler. Man vil bedst overtøye sig herom ved at gennemlæse Nordisk Skibsrederforenings Cirkulærer. Denne udmærkede Forening, som paa en saa fremragende Maade ledes af Hr. Bestyrer J. Jantzen, har i denne Tid haft et stort og vanskeligt Arbejde med at klargøre Situationen for Skibsrederne. Der er dukket saa mange Spørgsmaal op, som i Fredstid ikke har været aktuelle, men som nu er kommet i Forgrunden. F. Eks. Spørgsmaalet om hvorvidt Negligence-Klausulen berettiger Rederne til at hæve Kontrakten, Forskellen mellem absolut og betinget Kontrabande, Fortolkning af Blokade og Krigsklausuler o. s. v. Alle disse Spørgsmaal vil nødvendigvis indgaa i det Arbejde, som »Documentary Council« skal genoplage efter Krigen. Der vil vistnok ogsaa, efter den Erfaring, man har høstet i denne Tid, blive rejst mange andre Krav for at beskytte Rederne.

Der ligger altsaa store og vigtige Opgaver for Konferencen og »Documentary Council«. Men der er endnu en som omend ikke af praktisk Nytte dog har den allerstørste Betydning.

The Baltic and White Sea Conference er som bekendt en international Forening. Det kan med Tryghed paastaas, at i alle de 10 Aar, den har bestaaet, har vor Forening udrettet meget godt ved at befordre Samarbejdet mellem de forskellige Nationer. Dette har givet sig det smukkeste Udslag paa vore Generalforsamlinger, hvor der altid har hersket den bedste Harmoni og Forstaaelse, og ikke mindst paa vor sidste Generalforsamling i London. Skibsrederne, uanset hvilket Land de tilhører, er foruden at være Forretningsfolk ogsaa Mennesker med Følelser og et godt Hjertelag. Det ligger i Sagens Natur, at en Reder, hvis Skibe trafikerer internationale Havne, og som selv ofte færdes ude, er mere kosmopolitisk i sin Tænkemaade end en almindelig Hjemmefødning.

Dette har ogsaa altid sat Præget paa vore Forsamlinger, hvor alle mødtes i kammeratlig og kollegial Forstaaelse. Desværre er disse nu foreløbig afbrudt, men saa sikkert som der kommer en Dag efter Natten, vil ogsaa Freden komme, og med den vil Samarbejdet mellem Skibsrederne alter genoplages. Da vil Konferencen have endnu en stor Opgave, nemlig at samle det, som blev splittet under Krigen, at skabe Fred og Forstaaelse mellem Nationerne.

Fragtmarkedet.

I det hele og store er der ikke sket nævneværdige Forandringer i den forløbne Uge udover, at La Plata er steget yderligere til Skandinavien, og der kan nu faas mindst 80/ pr. August—September. Til U. K. er der derimod ingen Forandring, og sidst betalte Rater ligger omkring 57/6 for »up river« Lastning. Fra U. S. begynder der at komme mere Efterspørgsel pr. September for Kornbaade, men Rederne er tilbageholdne. Kanada-Træfragterne er uforandret faste, Basis c. 140/ fra Miramichi. Blandt de sidste Befragtninger nævner vi:

Østen. Sukker fra Java 72/6 Frankrig, August—September (6,000). Paa Dødvæglbasis 52/6 Bombay/ud-søgt Havn U. K., Juli—August. Kurrachee 44/ O. C. til U. K., Government net terms, Juli—10. August. For Byg 43/6 (÷ 2 pCt.) Avonmouth og Swansea, August.

Middelhavet. Bomuldsfrø 20/ pr. 60 Kbf. Aleksandria/Hull (320,000 Kbf.). Erts Les Falaises 14/6 Barrow (4,100), 13/6 Marbella/West Hartlepool (3,200), 12/ Hornillo Bay eller Almeria/Glasgow, 12/ Carthagena/Garston, 11/9 Sagunto/Glasgow (3,100). Fosfat Frcs. 21 Sfax/Bordeaux (2,300). Salt 20/ Trapani/Bergen, 21/ Kristiansund, 22/ Trondhjem, August. Erts Huelva 11/6 Cork, »Tharsis« terms (2,000), 13/ Nordstaterne, »Tinto« terms (5,400). Bilbao 8/6 Cardiff (3,100), 10/6 Maryport (2,800).

Nordamerika. Tungt Korn Northern Range 9/3 Vestitalien (25,000 Qrs.), c. 10/3 Skandinavien, August, 1/ à 1/3 mere fra Golfen. Havreladning Newport News 5/9 Avonmouth, 6/ London. Kul Norfolk eller Virginia 36/ Rosario, 40/6 Vestitalien. Paa Netto Charter fra Golfen 55/ à 57/6 Skandinavien, August—September. Bomuld Golfen/Liverpool 140/, Form. »O«, August—September. Tømmer fra Golfen 212/6 Greenock, August.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen c. 80/ Skandinavien, c. 62/6 U. K. pr. August—September. Rosario 55/ Hull, August.

Østersøen og Hvidehavet. For D. B. 1/2 Boards Hfl. 45 Nordsverig/Rotterdam, for D. B. B. fra Øst-sverig 95/ à 100/ til London, 80/ à 85/ Luleå/Grimsbj, c. Frcs. 140 D. B. Nordfrankrig. Fra Archangel 120/ à 125/ D. B. til London, 125/ à 130/ Bristol Kanalen.

Kulfragterne. Fra Østkysten omkring 14/ Danmark for c. 2,000 Tons Baade, 16/ à 18/ Østsverig, 20/ à 22/6 Archangel, c. 15/ Rouen, 20/ Bordeaux, 18/6 Algier (2,000), 25/ Barcelona (3,100), c. 24/ Marseille (3,700), 25/ à 26/ Genua, Savona eller Spezzia. Fra Cardiff eller Newport Frcs. 18 à 18,50 Bordeaux, 22 Algier (5,500), 24 Marseille, 22/ Genua (4,000), 20/6 Neapel eller Livorno, 25/ Piræus (4,000), 25/ Aleksandria (4,800), 26/6 Port Sudan (6,500), 25/6 Rio Janeiro (4,500), 26/ à 27/6 Buenos Aires (5,000), 28/ Bahia Blanca (5,000).

(Skrevet den 20. Juli 1915.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet fremdeles fast og stigende for Trælaster fra Vestsverig og Østnorge, medens Rederne nægter at slutte fra Østersøhavne paa Grund af den større Risiko. Af Islaster fra Østnorge noteres kun ganske enkelte, men Raterne staar ikke i Forhold til Trælaster, bortset fra den højere Præmie. Trælaster fra Kanada holder sig uforandret fast med tilstrækkelige Ordre i Markedet. Fra Danmark noteres kun ganske enkelte Ladninger til England og Vestnorge, men det er vanskeligt at komme til Forretninger.

Returfragter Vest fra ligger uforandret med kun faa Kullaster til Danmark og Østnorge, 18/ à 20/ pr. Ton. Claylaster fra Cornwall ligger faste, særlig til Østersøhavne, men det er vanskeligt at erholde Tonnage for disse Laster, ligesom der kun er faa fragttedige Skibe i Markedet.

Angaaende de mindre Skibe ligger Fragtmarkedet nærmest ganske uforandret. Stettin noterer omkring 6 Kr. for Kul til Danmark og Sverig, Rostock og Wismar 5 à 5½ M. for Stensalt og stiller hurtig Ekspedition i Udsigt; Lübeck er lidt fastere stemt og har ligeledes en Del Stensalt-Laster i Markedet. Sverig og Norge har intet nyt af Interesse, og hvad Danmark angaar, er Provinserne ret rolige, ligesom ogsaa Kjøbenhavn ligger temmelig stille, men megen fragtsøgende Tonnage er der heller ikke. Der sluttedes derfra Bomuldsfrøkager til Rudkjøbing 17 Øre, Majs til Rødvig 12 Øre, Nykjøbing F. 13 Øre, Hvede til Thisted 20 Øre og Rug til Horsens 15 Øre. Ogsaa fra Kastrup placeredes nogle Skibe for Gødning til Provinserne til Minimalrater.

Spørgsmaal og Svar.

Sp. Kan et Mandskab paa et Dampskib forlange at blive afmonstret i Udlandet i Følge Solovens § 85.

Det bemærkes, Mandskabet er udmonstret i Januar dette Aar fra dansk Havn paa almindelige Betingelser.

Skibet har siden været i Fart paa Englands Vestkyst, franske Havne og senere til Archangel. Mandskabet har faaet den dem tilkomme Krigshyro i Henhold til Overenskomsten.

Redor.

Sv. Solovens § 85 giver en Somand Ret til at forlange Af-skod, naar Krig udbræder »som paa Grund af Skibets Nationalitet eller Ladningens Beskaffenhed samt Rejsens Retning medfører Fare for Opbringelse . . .«

Selvagt har der jo fra Solovens Tid til Udbrudet af den nuværende Krig ikke været Lejlighed for Domstolene til at udtale sig om denne Paragraf. Efter denne sidste Krigs Udbrud er der af Sø- og Handelsretten afsagt et Par Domme, der nedenfor skal refereres. De Retten foretog Tilfælde er selvfølgelig ikke de eneste, der kan tænkes opstaaede, men de giver et ganske klart Svar paa flere af de vigtigste Spørgsmaal, der kan opstaa og er opstaaet.

Hvad først Spørgsmaalet om Ret til Afsked for en Somand, der er forhyret for Krigens Udbrud angaar, er der den 3. Juli 1915 afsagt en Dom, hvor en Somand den 5. December 1913 havde været udmonstret med en Damp, hvis Rute var opgivet til »Hull og videre«. Skibet kom senere til at gaa i en Fart, der medførte, at det ikke oftere kom til Danmark. Baade for og efter Krigens Udbrud havde han søgt at forman Kaptajnen til at afmonstre ham, uden at det lykkedes. Da Skibet skulde fra Cardiff til Barcelona og derfra til London, forlod Somanden Skibet. Retten udtaler i Dommen, at han havde haft Ret til at forlange Afsked, da Sejlads til London paa Grund af de i Kanalen udlagte Miner maatte betragtes som farligere end de Rejser, Skibet tidligere havde foretaget, og i alt Fald indeholdt en Fare, som Parterne ikke havde regnet med, da Forhyringen skete.

Det vil heraf ses, at Retten uanset at Solovens § 85 kun omhandler »Fare for Opbringelse« i Klasse hermed har stillet Fare for Minespørgning, hvormed man sidestilles Torpedering. Det er den ved Rejsens Retning fremkaldte Fare herfor der i Dommen er taget særligt Hensyn til.

Ogsaa for Somænd, der er forhyret efter Krigens Udbrud gives en Dom, der omhandler Rejsens Retnings Indflydelse paa Spørgsmaalet om Ret til Afsked.

Dommen, der er afsagt den 25. September 1914, omhandler det Tilfælde, at en Somand var forhyret den 22. August 1914 for en Rejse til Liverpool og videre. Ruten var fastsat til Nord om Skotland til Liverpool. Retten udtaler, at Somanden ikke var berettiget til at forlange Afsked, da der ikke havde været virkelig Grund til at være Frygt for, at Skibet skulde kunne møde Miner i den Del af Nordsoen, som det kom til at gennemløbe paa Vejen Nord om Orkney Ærner og da der ikke var fremkommet ny Oplysninger i saa Henseende af en saadan Betydning, at det kunde give Somanden Ret til den 27. August at bryde den af ham den 22. August indgaaede Kontrakt.

Det udtales i Dommen, at Spørgsmaalet, om han senere kunde kræve sin Afsked, bl. a. beror paa, hvilken Skibet senere maatte blive dirigeret. Det bemærkes ogsaa, at Besætningen var bleven forsikret hver for 4,000 Kr., medens de ikke havde faaet Krigshyretillægget, da Ruten ikke gik i en Farezone (se nedenfor).

Solovens § 85 nævner ogsaa som Afskedsgrund Ladningens Beskaffenhed.

Herom gives en Dom af 9. Juni 1915. Søfolkene var den 6. Marts 1915 forhyret for en Rejse til Helsingør og videre. Skibet gik til England, derfra med en Ladning Kul til Neapel og derefter tilbage til England. Den 11. Marts laa Skibet paa Tynen ved South Shields og sejlede derefter til Dunston og indtog en Ladning Kul bestemt til Marseille. Da Søfolkene erfarede Skibets Bestemmelsessted, forlangte de Afsked i Henhold til § 85, idet de gjor-

do gældende, at Sejladsen med Krigskontrabande fra ét krigsførende Land til et andet udsatte det særligt for Opbringelse og Augreb af fjendtlige Skibe. Retten udtaler, at skønt de havde faaet Krigstillæg og var forsikret, havde de dog været berettiget til at forlange Afsked. Da der i Februar 1915, da den sidste Ovreuskomst om Krigstillæg blev afsluttet ikke var danske Skibe i Fart med ubetinget Kontrabande, og da en tysk Forordning af 18. April 1915 paa Trods af Londonerdekclarationen havde bestemt, at Kul og Koks vilde blive betragtet som ubetinget Kontrabande, havde en Sejlads som den heromhandlede ligget udenfor de Forudsætninger, under hvilke Forhyringen var sket, idet Faren for Skibe i Kul fart paa den i Sagen omhandlede Rute maatte anses at være væsentlig forøget, og Søfolkene havde derfor haft Ret til Afsked.

Foruden disse Domme haves en Dom af 11. Juni 1915, der udtaler, at Krigstillæget kun kan kræves, naar Skibet er i Fart i en Farezone (specielt Nordsoens sydlige Del).

Nogen almindelig Besvarelse af det stillede Spørgsmaal kan ikke gives paa Grundlag af de givne Oplysninger.

For Søfolk, der er forhyret efter Krigen, synes det paa Basis af de omtalte Domme at være Hovedreglen, at Afsked ikke kan kræves, medmindre en forandret Rute eller Ladningens Art medfører en væsentlig forøget Risiko, som Søfolkene, der oppebærer betydeligt Vederlag, naar Risikoen er til Stede, ikke paa Forhyringstiden burde have kunnet regne med.

Fra Sø og Land.

Carlsberg Bryggerierne. Som bekendt driver disse Bryggerier ogsaa Mineralvandsfabrikation. Det er en Selvfølge, at de Principer, der altid har været og er grundlæggende for Carlsberg Bryggeriernes Ølproduktion, ogsaa er det for Mineralvandsfabrikationens Vedkommende, og man har derigennem den bedste Garanti for, at saavel Produktion som Aftapning og Emballering sker under de mest betryggende Forhold. Enhver Flaske bliver saaledes, for Paafyldningen sker, udblødt i varmt Vand, børstet og skyllet saavel indvendig som udvendig for endelig at afskylles i varmt Vand.

Den lille Gummiring, som undertiden — med Urette — angribes som uhygiejnisk, gennemgaar en ligesaa omhyggelig Reinselsesproces, idet enhver Ring udvaskes i Sodavand og dernæst desinficeres, saaledes at intet Smudsstof eller nogen bakteriel Urenlighed kan inficere de forskellige Vandsorter. Det er en Selvfølge, at hele denne Proces forhøjer Vandenes Holdbarhed og Klarhed.

Havarier og Forlis.

Alf, Skonnert af Åhus, grundstødt ved Helsingborg, er af Svitzers bragt flot og ind til Helsingborg.

Et Barkskib er strandet paa Lysegrunden i Kattegat. Nationalitet ukendt. Svitzers assisterer.



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'rr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Amaliegade 32-34, Tlf. 4956.

Tuborg Øl
og **Tuborg Mineralvande**
kan paa Grund af deres ypperlige
Kvalitet og store Holdbarhed særlig
anbefales til Skibsproviant.

Tuborgs Depot: Amaliegade 32-34, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Leith 16./7. — Amalienborg afg. Raumo 18./7. — Brattingsborg ank. Manchester 1./7. — Borglum ank. Boua 10./7. — Dausborg ank. Bristol 17./7. — Elsborg ank. Aalborg 20./7. — Flynderborg afg. Hartlepool 16./7. — Guldborg ank. Kjøbenhavn 18./7. — Gurte afg. Baltimore 1./7. — Hammershus afg. New York 9./7. — Harrildsborg afg. Kjøbenhavn 15./7. — Jelling ank. Norro-Sundby 16./7. — Jømsborg afg. Sharpness 11./7. — Jungshoved ank. Florianopolis 16./7. — Jøgersborg afg. Leith 17./7. — Kallundborg ank. Leith 18./7. — Kulo ank. Manchester 24./6. — Klampenborg pass. Hirtshals 16./7. — Kronborg afg. Rio Grande do Sul 7./7. — Lejre afg. Palermo 18./7. — Næsborg ank. Blyth 16./7. — Randelsborg ank. Sfax 18./7. — Rosenborg afg. Baltimore 16./7. — Silkeborg ank. Manchester 10./7. — Skanderborg afg. Manchester 9./7. — Skodsborg ank. Grindstone Island 5./7. — Spjorborg ank. Aarhus 14./7. — Stegelborg pass. Sidney 15./7. — Stjerneborg ank. Manchester 29./6. — Tuborg afg. Baltimore 10./7. — Taarnborg ank. Kjøbenhavn 11./7. — Ulfsborg ank. Tyno 17./7. — Uranienborg ank. Kjøbenhavn 17./7. — Ørkild afg. Yucaro 18./7.

Vesterhavet. Inger, Skou, ank. Stockholm 20./7. — Stella, Schiff, ank. Grimsby 19./7. — Hebe, Grogerseu, ank. Grimsby 19./7. — Olga, Christensen, afg. Borwich 19./7. til Warekworth. — Noxos, Basse, pass. Helsingør 20./7. for Stugsund. — Karla, Bruuch, afg. Kjøbenhavn 19./7. til Huelva. — Nancy, Pedersen, ank. Esbjerg 19./7. — Yrsa, Larsen, ank. Sevilla 18./7. — Ulla, Hansen, pass. Dover 18./7. for Esbjerg. — Anna, Winslow, pass. Helsingør 19./7. for London. — Dagmar, Sørensen, pass. Helsingør 19./7. for Valencia. — Nordsoen, Nielsen, pass. Helsingør 18./7. for Alicante. — Fylla, Thomsen, ank. Gelle 18./7. — Polly, Mathiasen, ank. Uddevalla 18./7. — Elleu, Hansen, afg. Swinemünde 18./7. til Hudiksvall. — Bertha, Degn, afg. London 17./7. til Warekworth. — Marie, Nielsen, ank. Gelle 18./7. — Valborg, Jepsen, ank. Sevilla 17./7. — Cito, Toft, ank. Gelle 17./7. — Thyra, Lund, ank. Göteborg 17./7. — Gerda, Rasmussen, ank. Bilbao 16./7. — Nerma, Madsen, afg. Poole 15./7. til Middlesbro. — Laura, Thøgersen, ank. Kjøbenhavn 17./7. — Rigmor, Uldall, ank. Plymouth 15./7. — Johanne, Mikkelson, pass. Dover 16./7. for Esbjerg. — Nora, Jensen, afg. Ardrossan 11./7. til Valencia.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, afg. Burntisland 14./7. — Johan Siem, Taubek, afg. Kjøbenhavn 10./7. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Aarhus 14./7. — Russ, Petersen, afg. Baltimore 8./7. — Wladimir Sawin, Wittenkamp, afg. Manchester 11./7. — Excellence Pleske, Boutrup, ank. Aalborg 19./7. — Michail Ontchoukoff, Nielsen, ank. Roseria 18./7. — Generalkonsul Pallisen, Folkenborg, afg. Rosario 15./6. — Wladimir Roitz, Olsen, ank. Glasgow 11./7. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Miramichi 7./7. — Nawa, Dahl, afg. Miramichi 12./7. — Freja, Harboe, ank. Rosario 4./7. — Rota, Christensen, ank. Bordeaux 27./6.

Det estasiatiske Kompagni. Annam ank. Shanghai 18./8. udg. — Arabien ank. Kirkwall 17./7. udg. — Indien pass. Butt of Lewis 15./7. udg. — Magdala ank. Kjøbenhavn 16./7. — Bandon afg. Bangkok 14./7. hjemg. — Chumpon afg. Singapore 9./7. udg. — Fionia afg. Port Said 16./7. hjemg. — St. Croix afg. Penang 16./7. udg. — Transvaal ank. Delagoa Bay 10./7. udg. — Bintang afg. St. Thomas 17./7. udg. — Jut-

landia afg. Colou 17./7. hjemg. — Pangan ank. Kjøbenhavn 6./7. — Rhodesia afg. Rio de Janeiro 12./7. udg. — Selandia afg. Callao 18./7. udg. — Tranquebar ank. Arica 14./7. udg. — Kina, pass. Gibraltar 19./7. udg. — Natal afg. Mobile 17./7. udg. — Siam pass. Perim 13./7. udg. — Tongking ank. Sydney 12./7. udg. — Falstria afg. Dalny 18./7. udg. — Panama afg. Amoy 12./7. udg.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Helsingør 12./7. — Gullfaxe, Peterson, ank. West Hartlepool 17./7. — Skinfaxe, Weichardt, afg. Odense 15./7. — Rimfaxe, Petersen, ank. Mariager 15./7.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen afg. Horsens 20./7. — Elna, Rathje, ank. Leith 17./7. — Thoresø, Pedersen, ank. St. Felio 18./7. — Harrit, Larsen, ank. Oran 10./7. — Dagny, Therkildsen, afg. Palamos 15./7. — Simone, Olesen, ank. St. Nazaire 19./7. — Jeanne, Olsen, ank. Granton 16./7. — Vera, Riso, ank. Swansea 15./7. — Daisy, Jørgensen, afg. Seaham 20./7. — Anine, Hjorth, ank. St. Trope 17./7.

Dania. Mary, Clausen, ank. Kjøbenhavn 13./7. — Nelly, Clausen, ank. Middlesbro 16./7. — Lilly, Bang, ank. Rouen 16./7. — Alexy, Duhn, ank. Fowey 17./7. — Dagny, Sørensen, ank. Örnsköldsvik 17./7.

Thuro. Petrine Hansen, Hansen, ank. Leith 11./7. — Peter Bom, Jørgensen, ank. Burntisland 17./7. — H. A. Hansen, Andreassen, ank. Nakskov 17./7.

Brix Hansen & Co. John, Mathiesen, ank. Sundsvall 16./9. — Thorvaldson, Olsen, pass. Tromsø 10./7. for London. — Nordpol, Nielsen, ank. Blyth 17./7. — Fanny, Nielsen, ank. Queens-town 30./6.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Frøja afg. Rodby Havn 17./7. — Rolf ank. Sjællands Odde 17./7. — Anna ank. Frederikshavn 19./7.

Orion. Sirius ank. Baltimore 16./7. — Orion afg. St. Nicolas 8./7. til Kolding.

Era. Emanuel, Svane, ank. Helsingør 18./7. — Energi, Jensen, ank. Kolding 14./7. — Enigheden, Jensen, ank. Randers 16./7.

Sejlskibe.

Svendborg. Fulvia, Petersen, ank. Anstruther 12./7. — Katrine, Hansen, ank. Frederikshald 12./7. — Danmark, Husfeldt, ank. Nykjøbing F. 13./7. — Criterion, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 14./7. — Leif, Valentin, ank. Torquai 10./7. — Galathea, Jensen, ank. Drammen 13./7. — I. Lotz, Hansen, ank. Leith 13./7. — Zenitha, Jensen, afg. Chatam 15./7. — Fædres Minde, Knudsen, ank. Westmannøerne 15./7. — Fylla, Hansen, ank. Rudkjøbing 15./7. — Jørgen Ring, Rasmussen, ank. Varberg 16./7. — Lindhardt, Madsen, ank. Plymouth 14./7. — Britannia, Rasmussen, ank. Børgense 15./7. — Valborg, Rasmussen, ank. Chatham 17./7. — I. Kofoed, Hansen, ank. Reykjavik 17./7. — Thor, Andersen, ank. Koldby Kaas 17./7. — Clytia, Jensen, afg. Charlestown (C.) 15./7. — Ebonøzer, Rasmussen, ank. Odense 17./7.

Era. L. I. Bager, Hansen, ank. Molila 12./7. — S. L. Weber, Rasmussen, ank. Knebelvig 12./7. — Adjutor, Koek, ank. Solvesborg 12./7. — Christiane, Petersen, ank. Nakskov 13./7. — Idun, Rasmussen, ank. Trawemünde 12./7. — Arken, Christensen, ank. Fogo 13./7. — Sejerskransen, Lauritzen, ank. Leith 12./7. — Vega, Olsen, ank. Portsmouth 12./7. — Tveøyri, Watson, ank. Thorshavn 11./7. — Signe, Hansen, ank. Trawemünde 13./7. — Ami, Albertsen, afg. Egersund 14./7. til Leith. — Aero, Friis, ank. Mullerup 13./7. — Husavik, Hansen, ank. Miramichi 13./7. — Eos, Nielsen, afg. Kanada 12./7. til Irland. — Salus, Andersen, afg. Klagsvik 14./7. til Cammeltorm. — Noline, Hansen, ank. Søby 14./7. — Viking, Weber, ank. Tranebjerg 14./7. — Mathilde, Hansen, ank. Leith 14./7. — Hobe, Clausen, ank. Leith 14./7. — Pampa, Svendsen, ank. Trawemünde 14./7. — H. C. Grube, Svane, ank. Helsingborg 15./7. — Jørgen Olsen, ank. Udevalla 15./7. — Eliezer, Nielsen, ank. Shippegan 14./7. — N. E. Schmidt, Rasmussen, afg. Dysart 14./7. til Dyrefjord. — Svane, Christensen, ank. Trøen 14./7. — Ophelia, Clausen, afg. West Wemyss til Samsø. — Provon, Christensen, er ank. Reykjavik. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Kjøbenhavn 15./7. — Elsa, Boye, afg. Kjøbenhavn 15./7. — Marstal, Hansen, afg. Kjøbenhavn 15./7. — Maagen, Mortensen, ank. Reykjavik 14./7. — Hertha, afg. St. Johns 15./7. til Colono. — Mario, Laussen, ank. West Wemyss 15./7. — Ellen Benzou, Christensen, er ank. Leith. — Henry, Jensen, ank. Stockholm 16./7. — Kastor, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 16./7. — Vega, Petersen, ank. Raa 17./7. — De tvende Brodre, Bastrup, ank. Nykjøbing S. 17./7. — Yrsa, Hansen, afg. Frederikstad 17./7. til Ramsey. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Fowey 16./7. — Caroline Koek, Rasmussen, afg. Miramichi 16./7. til Preston. — Kodan, Hansen, afg. Whitehaven 16./7. til Ardrossan. — Atlantic, Rasmussen, afg. Miramichi 17./7. — Eva, Jørgensen, er ank. Grand Bank. — Hydra, Christensen,

ank. Miramichi 16./7. — Svalen, Rosenheck, ank. Burntisland 16./7. — Iris, Stegmann, ank. Leith 16./7. — Apollo, Albertsen, ank. Aarhus 19./7. — Herkules, Bager, ank. Swinomünde 19./7. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Leith 17./7. — Gertrud, Christensen, ank. Bagenkøp 18./7.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 22. Juli 1915. — Fællesrepresentationen for dansk Skifsfarts Aarsberetning for 1914. (Fortsat.) — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. (Fortsat.) — The Baltic and White Sea Conference og The Documentary Council's Betydning for Skibsrederne efter Krigen. (Sluttet.) — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns uofficielle Børskurs.

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. Privat e. 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: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
Kriestisgade 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. Copenauro 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 10756

Genforsikrings-Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 6 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

Telegr.-Adr.: REASSURANCE.

Forsikringsaktieselskabet „National“

København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige, faste Præmier

Hovedkontor: Nørrevaldgade 15
Telefon 7565. Telegram-Adr.: „Nation“.

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.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe 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 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, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *italienske* Fyrs Synsvidde er anført af 5 Meter Højde 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.

913. Sverrig E.-Kyst. Advarsel mod Miner.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 28. Stockholm 1915.)

Paa Grund af Minefaren i *Södra Kearken, Alands Hav* og Farvandet uden for *Stockholm* Skærgaard tilraades det de Søfarende at gaa indenskærs i *Öregrund's* Skærgaard samt i Farvandet mellem *Landsort* og *Arholma*. For at undgaa Forsinkelse ved at vente paa Lods, bør man i Tide forlange Lods gennem vedkommende Lods-Station.

Saafermt man ved Besejling af ovennævnte Farvande ikke sejler indenskærs, tilraades det saavidt muligt at holde sig paa *svensk Söterritorium*.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25/271. København 1915.)

914. Sverrig. Ronneby. Grund afmærket.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 28/501. Stockholm 1915.)

Stagerne er udsat ved 5 m Grunden paa 56° 07' 12" N. 15° 17' 06" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/885. København 1915.)

915. Sverrig. Södermanland Skærgaard. Hartzö-Enskär. Fyr tændt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 28/503. Stockholm 1915.)

Paa *Enskär* er tændt et hvidt, rødt og grønt Lyntyr, *Hartzö-Enskär*, der viser To-Lyn hver 6 s. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 307° til 348°;
2. hvidt i — — 348° - 15°;
3. rødt i — — 15° - 35°;
4. grønt i — — 35° - 56°;
5. hvidt i — — 56° - 59°;
6. rødt i — — 59° - c. 86°,

hvor Fyret gaar i Skjul af Skoven paa *Enskär*.

Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 12 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Linsapparat af 4de Orden. Hvidt Fyrhus. Brændetid: 6te Juli—6te Juni. 58° 40' 52" N. 17° 28' 50" E.

(Kort Nr. 205.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/47. København 1915.)

916. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Midlertidig Afmærkning.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 28/502. Stockholm 1915.)

I *Stockholm* Skærgaard vil der snarest muligt midlertidigt blive udlagt følgende Sømærker:

1) En Stage med Kost SE. for en 7 m Grund i *Furusundsfiärden*. 59° 40' 51" N. 18° 59' 04" E.

2. En Stage N. for en 7,4 m Grund W. for *Lansen*. 59° 34' 37" N. 18° 40' 32" E.
- 3) En Stage med Kost SE. for en 7 m Grund NE. for *Nygårnsstolne*. 59° 31' 09" N. 18° 30' 48" E.
- 4) En Stage med Kost SE. for en 7,7 m Grund NE. for *Lerniksudde*. 59° 27' 42" N. 18° 24' 27" E.
- 5) En Stage NE. for en 6,6 m Grund NW. for *Sandö Sugga*. 59° 23' 30" N. 18° 33' 27" E.
- 6) En Stage med Kost S. for en 6,2 m Grund ESE. for *Gallholmen Fyr*. 59° 22' 45" N. 18° 41' 13" E.

917. Sverrig. Botnisko Bugt. Lystønder udlagt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 28/501. Stockholm 1915.)

Følgende Lystønder er udlagt:

- a) Lystønden ved *Argos Grund*, 60° 37' 48" N. 18° 21' 45" E., og Lystønden ved *Storrundet*. 61° 10' 00" N. 17° 24' 00" E.
- b) En rød Lystønde, der viser rødt Et-Lyn hver 4^s, Lyn 0,3^s, Mørke 3,7^s, paa c. 60° 59' 12" N. 18° 03' 20" E., Nordnordvest for 0,6 m Grunden paa *Västra Finngrundsbanken*. Lystønden benævnes *Västra Finngrundsbanken*, og den skal ligge paa Station fra c. 15de Juli til c. 15de December.
- c) En sort Lystønde med hvidt Bælte paa Lanterneholderen, der viser hvidt Et-Blink hver 15^s, Blink 1,3^s, Mørke 13,8^s, paa c. 60° 54' 45" N. 18° 27' 15" E., Sydøst for 3,6 m Grunden paa *Östra Finngrundsbanken*. Lystønden benævnes *Östra Finngrundsbanken*, og den skal ligge paa Station fra c. 15de Juli til c. 15de December.

(Se „Efterretninger for Søfartende“ Nr. 21/612 og 23/676. København 1915.)

918. Sverrig. Botnisko Bugt. Grund. Midlertidig Afmærkning forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 28/500. Stockholm 1915.)

Bottenhavet.

1. En 4,2 m Grund er fundet paa 63° 40' 00" N. 20° 32' 35" E.
2. En sort Vager med 3 Balloner og hvidt Bælte er udlagt SE. for den ny 4,2 m Grund. 63° 39' 40" N. 20° 33' 30" E.
3. Den store Stage med 1 nedadvendt Kost, NW. for *Vänångsgrund*, som midlertidig blev udlagt paa 63° 40' 38" N. 20° 35' 30" E., er inddraget (se „E. f. S.“ Nr. 30/744, B²).
4. E. for *Vänångsgrund* er midlertidig udsat en Stage. 63° 40' 25" N. 20° 36' 30" E.

(Se „Efterretninger for Søfartende“ Nr. 28/606. København 1915.)

919. Sverrig. Botnisko Bugt. Germundö. Fyr ændret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 28 Side 190. Stockholm 1915.)

Germundö Fyr er atter ændret. 63° 26' 00" N. 22° 14' 30" E.

(Se „Efterretninger for Søfartende“ Nr. 23/675. København 1915.)

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

920. Danmark. Sundet. Hølsinger. Tid- og Vindsignaler ophører midlertidig.
Fra den 26de Juli d. A. gives de daglige Tid- og Vindsignaler ved *Hølsinger* ikke i et Tidsrum af 10 Dage paa Grund af Eftersvyn. 56° 02' (06") N. 12° 37' (25") E.

921. Sverrig. Sundet. Malnö. Lystønde midlertidig ombyttet.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 28/507. Stockholm 1915.)

Den indre Lystønde ved Indløbet til *Malnö* er midlertidig ombyttet med en Lystønde, der afrekslende viser hvidt og rødt Lys. 55° 37' 20" N. 12° 59' 17" E.

922. Danmark. Smaalands-Farvandet. Saxkøbing-Fjord. Ørelv-Ronde. Sten borttaget.

Stenen med 4,25 m Vand, som laa i *Ørelv-Ronde* omtrent ud for Halmprikken *Skaersund SW*, er borttaget, og den midlertidige Afmærkning er inddraget. c. 54° 51' 11" N. 11° 32' 0" E.

(Kort Nr. 244 og 251. Danske Lods Side 514. Havne-Lods Side 138 og 147. Søm.-Fort. Side 57.)

(Se „Efterretninger for Søfartende“ Nr. 30/892. København 1915.)

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

942. Colombia. Savanilla. Grund rapporteret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 25/1716. Washington 1915.)

En Grund med 6,5 m Vand er rapporteret at ligge i Indløbet til *Savanilla* Havn. Grunden ligger lidt N. for Linien „*Cupino Hill*“ overet med *Playa Cupino (Cupino Beach)* Fyr. Omtrentlig Plads: 11° 00' 50" N. 75° 01' 35" W.

943. Colombia. Santa Marta. Fyr tændt. Tønder udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 39/1341. Berlin 1915.)

Ved Havnen er tændt følgende Fyr:

1. Et grønt, fast Fyr paa en Baake i 6,7 m Vand paa Kanten af Banken paa Havnens E.-Side. Paa Kanten af Banken ligger 1 almindelig Tønde paa hver Side af Fyret. Den N.-lige Tønde ligger i 5½ m Vand og N. for Tønden ligger en Varpetønde i 4,3 m Vand.

2. Et hvidt, fast Fyr paa *Tuganquilla* Pynt, den første Pynt inden for *Betin* Pynt paa N.-Siden af Bugten.

Santa Marta: 11° 15' N. 74° 14' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

944. Frankrig. Cassis. Belysning forandres.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 176/323. Paris 1915.)

Den 1ste August 1915 sker følgende Forandringer ved Fyrene ved *Cassis* Havn:

1. Det røde, faste Fyr 19 m fra Molens Yderende slukkes og paa Yderenden af Molen tændes et hvidt Fyr med To-Formørkelser hver 8 s. Flammens Højde: 18 m. Lysevne: 14 Sm. 43° 12' 47" N. 5° 32' 03" E.

2. Det hvide, faste W.-Fyr ved Stranden slukkes, og paa Pynten S. for det gamle Batteri *Les Leques* tændes et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 12 m. Lysevne: 8 Sm. 43° 12' 47" N. 5° 31' 58" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 61/2077. København 1914.)

945. Italien W.-Kyst. Neapel. Besøjing.

(„Notice to Mariners“ Nr. 573. London 1915.)

Neapel Havn er spærret for al Trafik undtagen gennem det farbare Løb. Man skal tage Lods. Det er forbudt at sejle ind i og ud af Havnen om Natten undtagen under særlige Betingelser. *Neapel*: 40° 50' N. 14° 16' E.

946. Sicilien S.-Kyst. Kap Granitola. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 185/371. Genova 1915.)

Fyret paa Kap *Granitola* er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10 s., Blink 3 s., Mørke 7 s. I øvrigt uforandret. 37° 33' 51" N. 12° 39' 48" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/41. København 1915.)

947. Italien S.-Kyst. Cotrone. Besøjing.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 175/367. Genova 1915.)

Indtil videre er det forbudt at sejle ind i og ud af *Cotrone* Havn uden særlig Tilladelse fra Havnekontoret i Tiden fra Solnedgang til Solopgang. Skibe, som ligger i Havnen, maa ikke vise Lanterne og Lys eller hejse Signaler, der er synlige fra Søen. *Cotrone*: 39° 04½' N. 17° 08½' E.

948. Tunis. Ras Enghela. Fyr midlertidig forandret.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 176/324. Paris 1915.)

Indtil videre er den røde Lysvinkel, som lyser over *Fratelli* Øerne, i *Ras Enghela* Fyr formørket. 37° 20' 35" N. 9° 44' 17" E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

923. Sverrig. Kattegat. Göteborg—Marstrand. Fyr forandret.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 28/509. Stockholm 1915.)

Følgende Fyr er forandrede:

1. *Björkö Södra* Fyr viser Et-Lyn hver 1 s.

2. *Björkö Norra* Fyr viser Lys med En-Formørkelser hver 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.

3. *Sällö* Fyr viser To-Lyn hver 6 s.

4. *Leksåar* Fyr viser To-Lyn hver 6 s.

5. *Ramholmens Södra* Fyr viser Et-Lyn hver 1 s. (ikke som tidligere opgivet).

6. *Ramholmens Norra* Fyr viser Lys med En-Formørkelser hver 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s. (ikke som tidligere opgivet)

Björkö: 57° 44½' N. 11° 40¼' E. *Ramholmens*: 57° 51½' N. 11° 33¼' E.

Danske Lods Side 243 og 244.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25/648. København 1915.)

924. Danmark. Limfjorden. Egense. Vrag uskadeliggjort. Vrag.

1. Vraget af Skonnerten *Hafslæa*, der var sunket i 3 m Vand paa Kanten af Landgrunden ud for *Egense* Fyr, er uskadeliggjort, og Afmærkningen er inddraget. Dybden over Vraget er 3 m.

2. Galeasen *Ingeborg* er sunket i 2,6 m Vand c. 0,7 Sm 139° (misv. SE. t. S. ¼ S.) fra *Egense* N.-lige Forfyr. Fortoppen er over Vandet, mindste Dybde over Skroget er 1½ m. 56° 57' (51" N. 10° 21' (06" E).

3. Galeasen *Løsel* er strandet N. for Indsejlingen til *Hals*. Vraget ligger i 1,9 m Vand 123° (misv. SE. ¼ E.) fra Lodsudkigstationen tæt N. for *Hals* Havn; Rejsningen er over Vandet. Omtrentlig Plads: 56° 58½' N. 10° 21¼' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 76/2410. København 1914.)

925. Norge. Skagerrak. Kristianiafjord. Homlungen. Fyr forandret.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 3. Kristiania 1915.)

Homlungen Fyr er forandret. Det viser nu:

1. hvidt, fast Lys i Pejlinger fra 233° til 83°, midt paa *Skjærribba*.

2. hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2 s. i Pejlinger fra 83° til 94°, fri N. om *Mejorbaaen*, der har 10 m Vand (*Sjursholmaken* Grund ligger i denne Lysvinkel).

3. hvidt, fast Lys i Pejlinger fra 94° til 96°, fri S. om *Tresteinene*.

4. hvidt Lys med To-Formørkelser fra 96° til 104°, ind paa *Vikertangen*. Flammens Højde: 14 m. Synsvidde: 12 Sm. Hvidt Fyrhus med et lille Taarn, Højde 12 m. 59° 00' 55" N. 11° 01' 50" E.

(Kort Nr. 236.)

926. Norge. Skagerrak. Langesundsfjorden. Gjeteroen og Kjørtungen. Fyr tændt.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 3. Kristiania 1915.)

I *Langesundsfjorden* er tændt følgende Fyr:

I. *Gjeteroen* hvide og grønne Fyr med En-Formørkelser. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 139°, gennem *Gjetero* NE.-Pynt, til 292°;

2. hvidt i — - 292° til 328°, netop fri af *Gjetero* E.-Kant. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt og 3 Sm for grønt Lys.

II. *Kjørtungen* hvide, røde og grønne Fyr med To-Formørkelser. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 293° til 336°, fri W. om *Fuglø* og *Fjænsbaene*.

2. hvidt i — - 336° - 341°, fri E. om *Gjetero*.

3. rødt i — - 341° - 113°, fri N. om Landgrunden ved *Længo* N.-Pynt;

4. hvidt i — - 113° - 124°, fri S. om *Raaholmbaene* og *Sigt-sabaen*;

5. grønt i — - 124° - 140°. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa Underbygning. Brændetid: 15de Juli—31te Maj. 59° 00' 00" N. 11° 01' 55" E.

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

- 927. Norge. Jæderen. Feistenen. Oplysning om Fyr.**
(^aBekræftelse fra Fyrdirektøren" Nr. 3. Kristiania 1915.)
Under Opførelsen af det ny Fyrtaarn vil den røde Lysvinkel, der lyser over *Sorskolod*, skjules i Pejlinger fra 163° til 171°. 58° 49' 30" N. 5° 30' 40" E.
(Kort Nr. 173.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/4ss. København 1915.)

- 928. Holland. Zuidereze. Urk. Fyr forandres midlertidig.**
(^aBericht aan Zeevarenden" Nr. 112/1037. ^bGraavenhage 1915.)
I Begyndelsen af August 1915 forandres *Urk* hvide Blinkfyr indtil videre til et hvidt, fast Fyr. I øvrigt uforandret. 52° 39',⁵ N. 5° 35',⁵ E.

- 929. Holland. Zeegat van Goeree. Lens. Tønde ombyttet.**
(^aBericht aan Zeevarenden" Nr. 113/1049. ^bGraavenhage 1915.)
Den hvide Stumpkønde mærket „*schijfvlak*“ er ombyttet med en Plyder, der skær under, naar Strømmen er haard. 51° 49' 00" N. 4° 06' 02" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/7ss. København 1915.)

- 930. Holland. Noord-Hinder. Fyrskib atter udlagt.**
(^aBericht aan Zeevarenden" Nr. 113/1051. ^bGraavenhage 1915.)
Noord-Hinder Fyrskib er atter udlagt, og Reservefyrskibet er inddraget. c. 51° 47' N. 2° 41' E.
(Kort Nr. 180.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/5ss. København 1915.)

- 931. Holland. Zeegat van Zieriksee. Zandkreek. Tønde udlagt.**
(^aBericht aan Zeevarenden" Nr. 113/1050. ^bGraavenhage 1915.)
I *Zandkreek* er udlagt en Stumpkønde *γ a* paa 51° 31' 26" N. 3° 42' 01" E.

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

- 932. Frankrig. Ronen. Bestemmelser for Besøjling.**
(^aUnderrøttelser för sjöfarande" Nr. 28. Stockholm 1915.)
Det *franske* Marineministerium har fastsat følgende Bestemmelser for Besøjlingen af *Ronen*:

Skibe, bestemte til *Ronen*, som lastede stikker over 5 m, skal anløbe *Spilleend* eller *Cherbourg* for Ordre. Skibene vil her af Havnemyndighederne faa tildelt et Nummer, der bestemmer Rækkefølgen for Skibenes Fortsættelse af Rejsen, der ikke maa paabegyndes før de har faaet Tilladelse dertil. Ved Ankomsten til *Rade de la Crosse* skal den i *Cherbourg* eller *Spilleend* modtagne Ordre fremvises. Ankomsten skal meldes til Marinekommandanten i *Haave*, som bestemmer Rækkefølgen for Skibenes Sejlads til *Ronen*. Skibe, som stikker under 5 m, skal anløbe *Haave*, hvor Marinekommandanten anviser dem Ankerplads og bestemmer den Orden, i hvilken de kan fortsætte Rejsen til *Ronen*.
Fraktøjer, som ikke inagttage disse Forskriter, vil først faa Tilladelse til at losse efter særlige Bestemmelser af Havnekommissionen i *Ronen*.
Rade de la Crosse, 49° 28' N. 0° 01' E.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 933. Spanien W.-Kyst. Sisargas Øerne. Fyr forandret.**
(^aAvissos á los Navegantes" Nr. 17/312. Madrid 1915.)
Det midlertidige, hvide Lynfyr, der var tændt c. 200 m ESE. for det gamle Fyr

I det gamle Fyrtaarn, der er forhøjet 2 m, er tændt et hvidt Lynfyr, der viser Tre-Lyn hver 12 s, Lyn 0.47 s, Mørke 1,98 s, Lyn 0.47 s, Mørke 1,98 s, Lyn 0.47 s, Mørke 6,73 s. Flammens Højde: 110 m. Lysevne: 323/4 Sm. 43° 21 1/2' N. 8° 50 3/4' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/2ss. København 1913.)

- 934. Portugal. Mino Ploden — Espinho. Skær.**
(^aBericht aan Zeevarenden" Nr. 111/1029. ^bGraavenhage 1915 og ^cNotice to Mariners" Nr. 547. London 1915.)
Følgende Skær er fundet: 1) Et Skær, *Saundha* Skær, med 20 m Vand paa 41° 43' N. 8° 57' W. 2) Et Skær, *Parcel* Skær, med 12 1/2 m Vand paa 41° 37' N. 8° 54' W. 3) Et Skær med 10 m Vand paa 41° 38' N. 8° 50' W. 4) Et Skær, *São Bartolomeu* Skær, 1,4 Sm NW. for *Esposende* røde, faste Fyr. 5) Et Skær 1 Sm SW. for *Cauallos de Fao*. 6) Indtil 1,4 Sm NW. for *Espinho* findes Dybder paa 8 m. *Espinho*: 41° 00 1/2' N. 8° 41' W.

- 935. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Cape Cod Bugt. Plymouth. Howland Ledge. Mærkning forandret.**
(^aNotice to Mariners" Nr. 24/1619. Washington 1915.)
NE. for *Farnham Rock*, Grunden NE. for *Howland Ledge*, er udlagt *Farnham Rock* Klokketønde 2 og tæt ved denne Spirtønde 2.
Samtidig er *Howland Ledge* Klokketønde 1 inddraget. 42° 04' 40" N. 70° 36' 50" W.

- 936. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Cape Cod Bugt. Manomet Point. Mary Ann Rocks. Tønde flyttet.**
(^aNotice to Mariners" Nr. 24/1610. Washington 1915.)
Mary Ann Rocks Tønde 8 er flyttet c. 1 1/2 Sm E. efter. Den er en Spidstønde, der ligger i c. 21 m Vand 13 1/2° (misv. NE. t. N. 1/2° N.) fra Kanten af *Center Hill Point* og 140° (misv. SE. t. S. 3/4 S.) fra *Plymouth (Turner)* Fyr, som ligger paa 42° 00 1/4' N. 70° 36' W.

- 937. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Cornfield Point. Fyrskib ombyttes midlertidig.**
(^aNotice to Mariners" Nr. 26/1778. Washington 1915.)
Omtrent den 24de Juli d. A. ombyttes *Cornfield Point* Fyrskib midlertidig med et Reservefyrskib, der viser hvidt, fast lys. I øvrigt uforandret. 41° 12' 56" N. 72° 22' 33" W.

- 938. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Assaleague Fyr S. Vrag uskadeliggjort.**
(^aNotice to Mariners" Nr. 26/1782. Washington 1915.)
Vraget af Lægetræn *Wendthrop*, der var stukket c. 15 Sm 185° (misv. S. t. W.) fra *Assaleague* Fyr, er uskadeliggjort, og Afmærkningen inddraget. *Assaleague* Fyr: 37° 54' 40" N. 75° 21' 23" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/907. København 1915.)

- 939. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Hampton Roads. Horseshoe Shoal. Tønde ombyttet med Klokketønde.**
(^aNotice to Mariners" Nr. 24/1619. Washington 1915.)
Horseshoe Shoal Tønde 12 er ombyttet med en Klokketønde. 37° 00' 25" N. 76° 13' 00" W.

- 940. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Beaufort. Forandring af Fyr opgivet.**
(^aNotice to Mariners" Nr. 25/1711. Washington 1915.)
Shackleford Point Ledefyr og *Bird Island* Ledefyr vil ikke blive forandrede. c. 34° 42' N. 76° 39 1/2' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 24/871. København 1915.)

- 941. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida E.-Kyst. St. Johns Ploden. Sisters Creek Entrance. Ledefyr tændt.**
(^aNotice to Mariners" Nr. 25/1713. Washington 1915.)
Sisters Creek Entrance hvide, faste Ledefyr er tændte. Forfyrret staar i c. 2 m Vand 264 1/2° (misv. W. 5/8 S.) fra *St. Johns River* Fyr og 320° (misv. NW. 3/8 N.) fra *Sisters Creek* Forfyr. Flammens Højde: 3 1/2 m. Fyret vises fra en Stangpaak med hvid, trekantet Daaemærke. Raafværet staar paa *Monsieurbat* 298° ... 911 1/2° ...

209

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øe.

No. 545. Portuguese East Africa—Kiliman River. Olinda point rear leading light—Alteration in colour. Position. About one mile, southward, from Olinda point. Lat. 18° 03' S., long. 36° 56' E. Now abridged description. Lt. F. Alteration. The colour of the fixed light has been altered from red to white. Remarks. The above alteration has been carried out in order to obtain a greater visibility. (Notice No. 545 of 1915, dated 28th June.)

Charts affected. No. 650, Kilimanu river. No. 1810, River Zambezi to Mozambique harbour. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 81. Africa Pilot, Part III., 1905, page 274; Revised Supplement (2) 1914.

No. 557. Korea, South-West Coast. Mackau group—Existence of a rock. Position. At a distance of 6 cables, 176° (South Mag.), from the summit of Bluff island. Lat. 34° 42' N., long. 125° 24' E. Depth. 4 1/4 fathoms. Remarks. The rock, which is known as "Nakano sea", has depths of from 6 to 11 fathoms close around it. Caution. Owing to the existence of this rock the directions for proceeding into St. John harbour from the westward, as given in the Admiralty Sailing Directions, namely "pass about half a mile on either side of Bluff island" require amendment. Variation. 4° W. (Notice No. 557 of 1915, dated 1st July.)

Charts affected. No. 3365, Port Hamilton to Mackau group. No. 913, Mackau group to Clifford islands. No. 104, Korean archipelago, southern portion. Publication. China Sea Pilot. Vol. V., 1912, page 641.

No. 558. Japan—Nipon, South Coast. Nagoya ko—Light-buoys established. Position. Western breakwater light, lat. 35° 02' N., long. 136° 51' E.

Bearing and distance from Western breakwater light. No. of Light-buoy.

- (a) 213° (S. 37° W. Mag.), 18 cables. No. 1.
- (b) 208° (S. 32° W. Mag.), 18 cables. No. 2.
- (c) 218° (S. 42° W. Mag.), 9 1/2 cables. No. 3.
- (d) 208° (S. 32° W. Mag.), 8 1/2 cables. No. 4.

Nos. 1 and 3 Light-buoys: Description. A black cylindrical Light-buoy, with framework superstructure, exhibiting a group flashing white light, showing two flashes every five seconds, thus:

Two flashes, — eclipse, —
1 sec. 4 secs.

Nos. 2 and 4 Light-buoys: Description. A red cylindrical Light-buoy, with framework superstructure, exhibiting a flashing white light every three seconds. Remarks. Light-buoys Nos. 1 and 3 mark the port side, and Nos. 2 and 4 the starboard side, of the dredged channel leading into the inner harbour. Variation. 4° W. (Notice No. 558 of 1915, dated 2nd July.)

Chart affected. No. 952, Owashi wan to Atsami wan. Publication. Japan Pilot, 1914, page 170.

No. 562. India, West Coast—Deogarh Harbour. Fort point—Temporary light discontinued. Former Notice. No. 465 of 1915. Position. On the north-west bastion of the fort. Lat. 16° 23' N., long. 73° 22' E. Details. The temporary fixed white light has been discontinued, and the permanent light having the undermentioned characteristics is now exhibited: Character. An occulting white light every thirty seconds, thus:

Light, — eclipse, —
25 secs. 5 secs.

Elevation. 92 feet. Visibility. 15 miles. Structure. White masonry tower, 28 feet in height. Note. The note "(shows temp. fixed)" shown against this light on the charts, is to be expunged. (Notice No. 562 of 1915, dated 2nd July.)

Charts affected. No. 59, Deogarh harbour. No. 739, Boria Pagoda to Malvan. No. 826, Karachi to Vengurla. No. 827, Vengurla to Cape Comorin. No. 748 b, Indian ocean, northern portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 413. West Coast of India Pilot, 1909, page 188.

Kjøbenhavns

uofficielle Børskurs d. 21. Juli 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		155 1/2	158
Danmark		176 3/4	177
Norden		179 1/2	179 1/2
Carl		207	207 1/2
Dannebrog		289 1/2	270
Skjold		181 1/2	181 1/2
Urania			
Dampsk. af 1896		232 1/2	232 1/2
Højmdal		204 1/2	204 1/2
Gorm		218 1/2	219
Neptun		230 1/2	230 1/2
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		122 1/2	122 1/2
Stats- og Kredittforen. Obligationer.			
3 1/2 % Stats amort.		—	—
3 1/2 % uops. Stats.		—	—
3 1/2 % Husejer Kreditk. 1. Afd. 1. S.		—	—
3 1/2 % Kbhvn. Kreditf.		—	—
4 % — — — 2. Serie.		—	—
4 % — — — 1.		—	—
4 % Østift. Kreditf.		83 3/4	84
4 % — — —		84	85
3 1/2 % — — —		78	80
3 1/2 % Landkreditk.		—	—
Aktier.			
Nationalbank		152 1/2	153
Privatbank		107 1/2	107 1/2
Landmandsbank		126 3/4	126
Handelsbank		142 1/2	143
Kbhvn.s Laane- og Diskontobank		93	93 1/2
Sukkerfabr.		256	256 1/2
Burm. & Wain		112 1/2	113
Bryggeri Aktier		155 1/2	156
Helsingers Jærnk.		178	180

Veekørskurser d. 21. Juli 1915.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	79.75	
London	18.60	
Paris	70.75	
Amsterdam	158.00	
Wien	59.50	

Møller & Rée,

Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindsløv, Vesteranagade, Aalborg.
 Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

TIVOLI

Sommersæson fra 8. Maj til 12. Sept. 1915.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncertsalen, Harmoniorkestret og Promenadeorkestret. Hver Uge: Solist- og Symfonikoncerter. — Operetter, Vaudeviller, Farcer i Teatersalen. — Artistforestillinger paa Kunstnerplænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag:

Store Fest med Illumination og Fyrværkeri. Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karusseller, 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).

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 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. Kølhalingplads. 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 Kølhalingplads 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, 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.		Kølhalingplads, 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 Vintermanderne 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, Kølhalingplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugser-afgifter.	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 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 Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugser-damper. 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 Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværkter 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 Lodstakster. 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. Køhalsplads. 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 forstages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværkter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet 8 m og i den største Del af Havnen er 7,3 m.	Skibeafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (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 Jærnskibe og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tærdokker 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.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 20 Fod 6,3 m 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 foregaa 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 Køhalsplads haves. Kran til 6 Tons. Jernbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningskostninger	Forskelligt.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{2}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebeta-les dog efter vissenærme-re Regler for Varer, der in-dføres i 3 Maane-der efter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales ef-ter Skibets Dybgaa-ende, Drægtighed og den Distance, der lod-ses, og ere meget mo-derate. Der er Som-mer- og Vintertakst. Bugsering af Damp-skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Di-stance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø. Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Mini-steriet ap-proberede Takster, I Toldhavnen efter nærmere Overens-komst med vedkommen-de Arbejder-formand (Ste-vedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons, Op-halingsbeddinger, 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 #, 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 Aftale.	7 Øre pr. Hektol. for Vand til Maskinbrug.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæjbassin, 137 m bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jernbanespor langs begge 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 à 11 Fod, det samme ved de for-reste 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.	Staa-skibsbyggeri 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 af-gaar eller ankom-mer 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. Havne-pladsen er belyst. Jernbanespor langs den største Del af Bolværkerne.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebøje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: 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. Vandværkevand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havne-plads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 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 Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexø.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 18 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 besørger af Lødningsmodtageren.	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.
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 hjemme-hørende 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 besørger hovedsagelig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonie.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
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 $\frac{1}{2}$ 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 Guld-borg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guld-borg 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 besørger af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havn-plads. Oplagsplads. Jernban spor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingsplads.
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 Ørødde, 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 Kølhalingsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lods-frihed. 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 besørger af Handelsfor-eningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd. Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugser-afgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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, Kølhalingeplads og Reparatonsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Præsto.	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 Reparatonsværksted findes.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen 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+8 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, Kølhalingeplads, Ophalerbedding 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 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 Træsksbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingeafgift 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 nedsættes 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, Kølhalingeplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods Vest fra med 14 Fods Dybde. Dybden ved Bolværk indtil 25 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 besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træsksbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskskibe 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-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensens, 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. 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.



BRASSO
FLYDENDE
METAL
PUDSE-EXTRAKT.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

I. P. Carstensen, Skibs- og Baadebyggeri,

KORSØR (etabl. 1872)

anbefaler sig med Levering af alle Slags Baade.

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlf. Adr.: 3224. Tonnage. Telefon: 3244.

CHRISTIAN THEIL

Minddegade 1, Aarhus,

anbefaler alle Sorter Skibsbrød af prima Kvalitet.

Bedste Brød. Største Rabat

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

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 & Henthin's Eftf.

Dam & Svensson, Skeppsmåklare,

Telegr.: DAMSON.

Oskarshamn.

Telegr.: DAMSON

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

RANDERS.

Telegr.-Adresse: „Broker“.

Statstelefon Nr. 9. Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K. Retsager (sp. Søsager).

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klases Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vollholm“, Lovisa.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

Chr. Schjorbecks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

ZOO. HAVE

i København

køber gerne for den brugbare Dyr.

Pramme af Træ eller Jern ca. 50 Tons og derover ønskes til Køb. Billet mrkt. »P. T. 8221« til Wolffs Box, Østergade 57, København K.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{R/S}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtore etc.

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

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —

— Telefon 210. — Statstelefon 4. —

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede Klædeleger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibaprovianteringsforretning,

Telt. 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 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.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedle

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Forlang

overalt



Mejeriet

Pasteur

Odense,

Danmark

Fragtdamper.

Et 1ste Klases hollandsk Skibsværft kan paatage sig Bygningen af en ny Fragtdamper paa 1,500 Tons.

Bugserdampere

til Salg, 240 ind. H.K. Klasse Veritas.

En Bugserdamper under Bygning 475 ind H.K. Højeste Klasse Veritas.

Nærmere Underretning meddeler D. Borger & de Jonge, Mæglere i Rotterdam. Korrespondance udbedes paa Tysk.

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

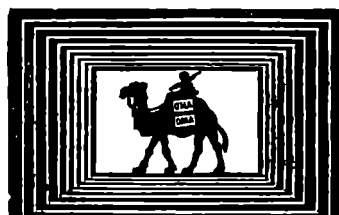
Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til D. F. O. S.

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

tilsalg Vestergade 27.



Forlang altid

Otto Mönsted ^{R/S}

OMA

Plante Margarine

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. 76 Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts-kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Damp- & Sejskibe samt Patent Ankerspil og Motorlossespil. Telf. 76

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:

„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.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift — Solid — Driftssikker.

5—100

HK

A/s „**VØLUND**“.

Blegdamsvej 32. København N.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petillinie à 45mm Bredde 30 Øre.
Anden Side og Siden efter Tekst pr. Petillinie à 45mm Bredde 25 —
De øvrige Sider pr. Petillinie à 45mm Bredde 20 —
Moderation for 5 Gange 13 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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).

Aarhus mekaniske Værksted
Alle Slags Skibs- og Maskinreparationer
samt Kedelrensning udføres.
Fredensgade 16. Telefon 3950.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildergade 46. København. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværksarbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved Henvendelse til

Entreprenør **F. HINRICHSEN,**

Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,

Telef.: 6817 Grønningen Nr. 1 — København. Eksportører i Frihavnen. 6818

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. Hægs Patent Bundfarver samt og Patent Mønnie samt

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

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. Ørstedsvej 46, 1ste Sal
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, København. 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.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

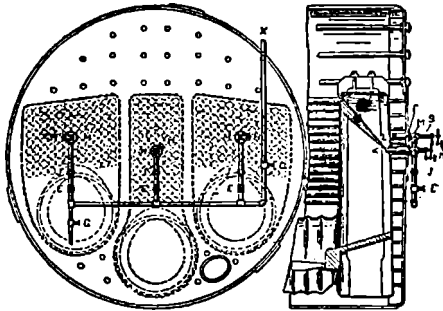
Nr. 30.

Kjøbenhavn, Torsdag den 29. Juli 1915.

22. 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 Skorslenen, og anvendes „Diamond“ Blower fra 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

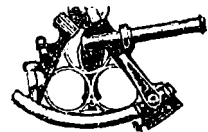
Nic. Heimbürger
Skibsmægler
Petrograd. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.



65 Kr.
Preisler
Kjøbmagergade 13.

AKTIESELSKABET HOLZAPFEL-SELANDIA

Compositioner

Jern, Staal og Træskibsbunde.
Leverandør til Flaaden.

Indregistreret



Varemærke

Telr.: 5601. Palæ 2256.

Telegramadr.: „HOLZANDIA“.
Kontor: Toldbodvej 7, Kjøbenhavn.

Rustbeskyttende Farve

Bunkers og Lastrum.
Leverandør til Statsbanerne.

Fabrik: Øresundsvej, Amager.

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, Kødelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Kramtapaksler 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“.

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.

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
arbejder alle med alt til Faget henbørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Remingtons

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

Normaluret paa nordre Toldbod.

Handelsministeriets Normalur i Havnevæsenets Administrationsbygning paa nordre Toldbod i København kontrolleres indtil videre af Universitetets astronomiske Observatorium.

Normaluret angiver Middelklokkeslettet paa 15° 0' 0" Ø. Lgd., og dets Gang reguleres saaledes, at Urets Stand mod det nævnte Klokkeslet ordentligvis ligger indenfor Grænserne $\pm 1^s$. Opslag om Standen samt mulig indtrædende Forstyrrelser vedrørende Uret vil findes ved dette. Adgang til Benyttelse af Normaluret til Standbestemmelse for Søure havs Dag og Nat.

Lodsplads.

Ved Aarhus Havn bliver en Plads som Havnelods ledig fra 1ste Oktbr. d. A.

Pladsen, hvorom Oplysninger kan indhentes hos Havneadministrationen, besættes ved Konstitution i det første Aar.

Ansøgning indsendes til Havneudvalget inden d. 15. Aug. d. A.

Aarhus Havneudvalg, den 22. Juli 1915.

Telefoner
9286
10286

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
Bunkerdepot.

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT
Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.

ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

Stavanger Preserving Co.

Stavanger.

Hermetik til Skibsbrug

faas hos

Skibsprovianteringshandlerne

— over hele Verden. —

C. K. HANSEN.

KØBENHAVN.

∴ DAMPSKIBSRHEDER ∴

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.
BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dampskibsselskaberne

VULCAN og MERCUR

Telefon 5459. Telegramadresse: „Ganus“.

Korresponderende:

Reder N. P. Nielsen,
Heriuf Trollesgade 28.

A. O. ANDERSEN & Co.

Copenhagen & Christiania.

Telegr.: Pacao { Copenhagen. Teleph. { 5836 Copenhagen.
Christiania. { 19369 Christiania.

STEAMSHIPOWNERS-AGENTS

Chartering - Clearance - Average.

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

Wiese & Co.,

Lissabon.

Skibsmæglere & Saltexportører.

Bunker Kul.

Billigste Priser.

(Største flydende Kullager).

Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).

DEMAG



**Losse- og
Transport-
anlæg,
Havnekræner,
Wagontippere,
Selvgribere.**

REPRÆSENTANTER:

Edwards & Rasmussen
INGENIØRER.

København B, Vestergade 3.

**DEUTSCHE
MASCHINENFABRIK A-G
DULSBURG**

Kjøbenhavn, den 29. Juli 1915.

Skibs-Motorlære. Paa G. E. C. Gads Forlag er udkommet anden Udgave af Skibs-Motorlære, udarbejdet af Direktøren for Maskinistundervisningen A. H. M. Rasmussen og udgivet ved Handelsministeriets Foranstaltning.

For seks Aar siden udkom første Udgave af denne Lærebog, der er lige saa uundværlig for dem, der har Tilsyn med disse Maskiner, som for dem, der er beskæftiget ved dem eller forbereder sig til at aflægge de befalede Prover paa deres Pasing. Siden den Tid er der imidlertid sket betydelige Fremskridt paa Motorernes Omraade, og navnlig er Diesel-Stormotoren bleven indført til Søs, og den af Burmeister & Wain forfærdigede Firetakts-Motor har vist sig fuldt ud fyldestgørende til Fremdrivning af store Skibe.

Den paa Maskinvæsnets Omraade saa ansete Forfatter gør derfor i Forordet til den ny Udgave gældende, at da Maskinisterne maa være kendt med Indretningen og Betjeningen af Maskinmateriellet i Handelsflaadens Skibe, er det af nævnte Grund blevet nødvendigt at udvide denne Lærebog ret betydeligt. Ved de ny Afsnits Udarbejdelse er Materialet med stor Beredvillighed stillet til Raadighed af Burmeister & Wains tekniske Overledelse, hvorhos ogsaa Det østasiatiske Kompagni har givet Forfatteren Lejlighed til at lære de ved Driften af de store Motorer i Selskabets Skibe indvundne Erfaringer at kende.

Bogen tæller 280 Sider og 13 Blade med Tegninger, der tildels er tilstillet Forfatteren fra forskellige danske Fabriker og omfatter deres nyeste Typer.

Undervandsbaadskrigens Resultater. London, 24. Juli. Reuters Bureau meddeler: Der er nu gaaet næsten seks Maaneder siden, Tyskland erklærede Farvandene omkring Storbritannien og Irland for Krigsskueplads, hvori fra 15. Februar hvert fjendtligt Skib vilde blive ødelagt uden Hensyn til Passagerernes og Besætningernes Skæbne. Tyskerne vidste sikkert godt, at det var umuligt at opfylde denne Trusel; men de haabede, at Frygten for Truslen skulde være tilstrækkelig til at skræmme de engelske Redere og Matroser og holde neutrale Skibe borte fra Storbritannien, der saaledes vilde blive udsat for Hungersnød. Skibsrederne har imidlertid ikke lagt deres Skibe op, Matroserne har ikke nægtet at sejle, den neutrale Skibsfart har ikke undgaaet de engelske Havne og Storbritannien er ikke sullet ihjel.

I tabellarisk Oversigt har Resultaterne af de 22 Ugers Blokade været følgende: Der er ialt ankommet til og afgaaet fra Havnene i det Forenede Kongerige 31,385 oversøiske Damper; der er sænket 98 engelske Handelskibe, 502 Nonkombattanter er blevet myrdet og 95 neutrale Skibe sænket. Man kunde maaske tænke, at selve Tabet af 98 Skibe vilde medføre store Tab for Skibsrederne. Dette er ikke Tilfældet. Hvert Skib er forsikret, og Omkostningerne ved Forsikringen er indbefattet i Fragterne, som hele Samfundet betaler. Den engelske Handelsflaade har i Virkeligheden stor Fortjeneste, og dens forholdsvis smaa Tab betales af Publikum som Helhed og medfører kun ringe Ulemper, da de spredes over saa mange Hænder.

Det forholdsvis ringe Antal Skibe, der er gaaet tabt, er iøvrigt mere end erstattet. En netop nu offentliggjort Statistik viser, at der ved Slutningen af Juni, bortset fra Krigsskibe, var 442 Skibe paa ialt 1,506,925 Tons under Bygning i Storbritannien, medens den samlede Tonnage af de Skibe, der er sænket under Blokaden, kun udgør 212,000 Tons, deri indbefattet de Skibe, der ved Periodens Begyndelse blev sænket af Krydsere eller ved at støde paa Miner.

Vi har modtaget følgende:

Advarsel til Skibsførere! Skibsførere, der i Göteborg har gjort en meget uheldig Erfaring, vil herved give Advarsel til Skibsførere, der fra Limfjorden muligvis reflekterer paa at slutte sine Skibe for Raakridt Aggersund—Göteborg, for Losning ved Lerje Brygge, at de aldrig bør acceptere Certeparti med Losning eller Tur, uden mod visse bestemte Dage for Losningen. — Ligesaa maa det være mod fri Arbejdshjælp og fri Bugserdamper op og ned fra Lerje Brygge, thi ellers gaar Fragten med til Udgifter. Lerje Brygge ligger langt forbi Göteborg omtrent en Mil oppe i Göta Elven, og Skibe har maattet ligge lang Tid i Göteborg og vente paa at komme der efter Tørn.

Göteborg, 21. Juli 1915.

A. Weber,
Fører af Galease »Non«,
Marstal.

P. Sorensen,
Fører af Skonnert »Diogenes«,
Svøndborg.

Generalkonsulatet i London. I Følge »Politiken« er Konsul Bøggild fra Chicago afsejlet fra New York og ventes i Dagene omkring den 1. August at ankomme til London for at overtage Generalkonsulatet, foreløbig saalænge Krigen varer.

Dødsfald. Skibsreder, Kaptajn J. A. Andreasen, Esbjerg, er afgaaet ved Døden 78 Aar gl. Kaptajn A. var født paa Romo og har faret til Søs i 40 Aar, deraf i 26 Aar som Skibsfører. Han bosatte sig 1894 i Esbjerg og startede Dampskibsrederiet Dania, som han dirigerede sammen med sin Søn Konsul Chr. Andreasen. Den gamle Kaptajn A. var agtet og anset, saavidt han var kendt.

Efter et langt og smertefuldt Sygeleje er Kaptajn Mathias S. Jepsen, Nordby paa Fano, død 84 Aar gammel. I henvend 50 Aar pløjede han Soen og var en Type paa en stout og dyglig Fano-Somand. Han var Veteran fra Trearskrigen. P.

Neutrale Skibe ødelagt under Krigen. I det engelske Underhus oplyste Finanssekretæren ved Admiralitetet fornylig, at Antallet af neutrale Skibe, som var blevet ødeagt af tyske Krigsskibe eller Miner indtil den 20. Juli d. A. udgjorde 95.

Passerede Skibe. Det forenede Dampskibsselskab meddeler: Foreren af Dampskibet »Florida«, Kaptajn B. Ørsted, meddeler, at han den 16. ds. Em. paa 59° 00' N. Br. og 2° 00' V. Lgd., passerede en dansk Skonnert »Henry Brooke« med Signalbogstaverne N. K. V. G. Skonnerten, som ønskede sig rapporteret, meldte »alt vel«.

Den 17. ds. Fm. passerede Dampskibet »Florida« paa 58° 52' N. Br. og 2° 11' Ø. Lgd. en Skonnert »Emanuel« fra Thura, Skonnerten, som ønskede sig rapporteret, meldte »alt vel«.

Normaluret paa Toldboden. Vi henviser til omstaende Annonce angaaende Normaluret.

Passeret Vrag. Foreren af Dampskibet »Frejr« meddeler, at han den 24. ds. Kl. 6 Fm. paa 56° 51' N. Br. 3" Ø. Lgd. passerede Vraget af et kobberforhudet Sejlskib, der var stukket i Brand. Ilden, der endnu brandte svagt i Bunden, havde fortæret Dækket og alt opstaaende, hvorimod Skibssiderne tilsyneladende ikke havde lidt saa meget. Roret var tabt, og Ankrene faldet over Bord, men syntes at hænge fast i Kæderne.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler: Den 24. Juli er Isen næsten forsvundet fra hele Nordkysten undtagen fra Akureyris Havn.

Den 27. er Isen, i Følge senere Meddelelse, forsvundet.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1914.

(Fortsat.)

Epidemi- og Karantænevæsen.

Fra Handelsministeriet har Repræsentationen til Erklæring modtaget et Udkast til Forslag til Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Udbredelse.

Repræsentationen har i denne Anledning indstillet, at Udkastets § 33 ændres saaledes, at Landsætning og Behandling af Personer, lidende af smitsomme Sygdomme, hvis Behandling m. m. i Almindelighed bekostes af det Offentlige, sker uden Udgift for Skibet.

Herefter har Repræsentationen modtaget et efter Udkastet udarbejdet Forslag til Lov, i hvilket der imidlertid ikke er taget Hensyn til Repræsentationens Indstilling.

Eksemplar af Lovforslaget er tilsendt de interesserede Rederiforeninger med Meddelelse om, at der fra Repræsentationens Side ikke kan foretages videre i Sagen.

Erstatning for Tilbageholdelse af danske Skibe i russiske og finske Havne under den nuværende Krig.

Foranlediget ved en Henvendelse fra »Nordisk Skibsfartforening« i Kristiania har Udenrigsministeriet taget 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 op til Overvejelse.

Repræsentationen har i denne Anledning efter Anmodning af Handelsministeriet, gennem »Dansk Dampskibsrederi-Forening« og »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« tilvejebragt en Liste over saadanne danske Skibe og deres Udgifter og derefter indsendt denne til det paagældende Ministeriums videre Behandling.

Fyr- og Afmærkningsforhold. Signalvæsen.

Som det fremgaar af Repræsentationens Aarsberetning for 1913 har Handelsministeriet foranlediget, at Spørgsmaalet om Natsignalering ved Signalstationer i Danmark blev Genstand

for Overvejelse mellem Delegerede fra de i Sagen interesserede Ministerier.

Handelsministeriet har derefter tilsendt Repræsentationen til Erklæring en af det saaledes nedsatte Udvalg afgiven Betænkning.

I denne Anledning har Repræsentationen udtalt, at omend Skibsfarten maatte foretrække, at der blev givet forbipasserende Skibe Lejlighed til at anvende Natsignalering til alle danske Signalstationer og ligeledes til Drogdens Fyrskib, maa den dog i Betragtning af de i Udvalgets Betænkning anførte Grunde anbefale, at der foreløbig kun oprettes Stationer for Natsignalering ved Skagen og Hammeren.

Repræsentationen har iøvrigt benyttet Lejligheden til at gøre Ministeriet opmærksom paa, at der saavel fra danske som fra fremmede Skibe meget ofte fremkommer Klager over, at begge de nævnte Signalstationer ikke udviser tilstrækkelig Agtpaaagivenhed overfor Signaler fra Skibene, selv naar disse passerer om Dagen i klart Vejr og udtalt det ønskelige i, at der gives Personalet nærmere Instruktions, for at det paaankede Forhold kan blive rettet, forinden der indføres Natsignalering, hvor Lejligheden til Forsømmelse kan være større.

Repræsentationen har anmodet Handelsministeriet om at foranledige, at de eventuelt paa tænkte Fyrforandringer for næste Periode maa blive tilsendt Repræsentationen til Gennemsyn og Udtalelse, forinden de endelig foreligger.

(Fortsættes.)

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Sluttet.)

Kontorchef Emil Krogh: Jeg var ikke til Stede paa Mødet i Dag, da Aarsberetningen blev gennemgaaet, men jeg ser, at der er et Punkt i Beretningen, som angaar Skibes Tilbageholdelse under Krigen blandt andet i russiske Havne. Der er netop i de sidste Dage sket noget i det Spørgsmaal: det tør jeg maaske fremdrage ved denne Lejlighed. Handelsministeriet fik forleden fra Udenrigsministeriet Meddelelse om, at der nu var truffet en Ordning, hvorefter Dampskibe, som var oplagt i den finske Bugt under Krigen, kunde slippe ud. Det var en temmelig rigoristisk Bestemmelse — jeg citerer nu efter Hukommelsen —: Skibene skal gaa til Helsingfors, derefter bliver Besætningerne sendt over Land til Raumo, og de russiske Marinemyndigheder fører saa Skibene til Raumo. I Raumo kan de sædvanlige Besætninger gaa om Bord og klare Skibene videre.

Det oplystes imidlertid, at den Ordning omfattede ikke Sejlskibe, men Spørgsmaalet for disses Vedkommende er bagefter taget op og er, efter hvad Ministeriet har faaet Meddelelse om, for Tiden Genstand for Overvejelse. Man gik imidlertid ud fra, at der i all Fald vilde blive opstillet den Fordring, at de paagældende Sejlskibe kunde blive hugseret formodentlig den Strækning. Dampjerne skulde gaa for deres egen Maskinkraft, og Udenrigsministeriet meddeler yderligere, at det danske Gesandtskab i Petrograd havde, selv om det maaske ikke var givet, at Sejlskibene kunde opfylde Betingelsen om Bugsering allerede paa Forhaand ansøgt om Tilladelse for de Skibe.

man vidste laa deroppe, for altsaa at være saa meget i Forhaanden. Det omfattede 7 eller 8 Skibe, hjemmehørende paa Thure og alle liggende i Petrograd, og et Skib, hjemmehørende i Marstal og vistnok liggende i Helsingfors. Der er netop i Gaar — det var en af de sidste Sager, jeg havde at gøre med, inden jeg rejste hertil — ekspederet en Skrivelse fra Handelsministeriet til Dansk Sejskibsrederi-Forening med disse Oplysninger, men da jeg maa formode, at den ikke kan være kommet til Foreningens Bestyrelse endnu, finder jeg det rigtigt at nævne Sagen ved denne Lejlighed.

Sekretæren: Jeg vil gerne spørge, om det af Hr. Kontorchef Krogh meddelte skal forstaas saaledes, at den omtalte Bugsering gennem Minefelterne skal foregaa for Skibets egen Regning.

Kontorchef Krogh: Det véd jeg ikke, jeg véd bogstavelig talt ikke mere om Sagen, end hvad jeg har sagt.

Sekretæren: Vi mener, at den russiske Regering burde stille sig lige saa imødekommende som andre Regeringer. Her i Danmark giver man fri Lodsning og fri Bugsering gennem Minefelterne, og det samme er Tilfældet paa tyske Steder. Det var ikke urimeligt at forlange det samme af den russiske Regering.

Kaptajn Poulsen: Jeg kommer til at tænke paa en Sag, som vedrører Søfarten, nemlig Belysning af Lille Belt fra Bjørnsknude og ind til Fredericia. Som de Herer Navigatorer véd, er der et Rev, »Bjørnsknude«, midt i Lille Belt med 2½ Favne Vand, og saa er der Trellelæs Revet, som er ½ Mil langt, midt i Farvandet. Disse to meget farlige Rev er ikke belyst. Der er et Fyr paa Æbelø og Fyr paa Strib. Man har, saa vidt jeg véd, andraget Fyr- og Vagervæsnet om en Lysboje paa Enden af Trellelæs Revet. Stedet er meget farligt, for det første paa Grund af Revet, og for det andet, fordi Kursen til Lille Belt og ind til Vejle Fjord er næsten den samme, saa at Skibe løber fejl og ind i Vejle Fjord i Stedet for i Lille Belt. Der tiltrænges i høj Grad en Lysboje paa Trellelæs. Det vilde have stor Betydning for Sejladsen om Natten, da Lille Belt er et stærkt trafikeret Farvand. Det vilde hjælpe til at undgaa baade Forsinkelser og Ulykkestilfælde. Jeg vil derfor bede Bestyrelsen have Opmærksomheden henvendt paa denne Sag og tænke over, om det ikke burde indsende et Andragende enten til Ministeriet eller til Fyr- og Vagervæsnet om at faa anbragt en Lysboje paa Trellelæs.

Sekretæren: Det er, saaledes som Forholdene ligger, meget vanskeligt at komme ind paa det Spørgsmaal. Der er en Forening for mindre Sejskibe, som arbejder for sig selv. Skulde vi gøre noget i denne Sag, burde vi vide, hvad den arbejder paa i Sagen. Det er mig nemlig bekendt, at den arbejder med dette Spørgsmaal. Foreningen for mindre Skibe henvender sig ikke til os om Støtte. Derved kan der opstaa det kedelige Forhold, at vor Forening og den anden Forening i mange Spørgsmaal kommer til at staa om ikke imod hinanden, saa dog saaledes, at vi ikke véd, hvad den Forening foretager sig i en Sag. Det er jo ikke vor Forenings Opgave at følge med i alt, hvad den anden Forening forlanger og saa bagefter komme og støtte den.

Kaptajn Poulsen: Jeg mener, at dette Spørgsmaal ikke alene er et Foreningsanliggende, men en Sag, som vedrører hele Skibsfarten. Jeg véd, at mange Skibsførere, som har passeret Lille Belt, er forfærdelig kede af, at der ikke ligger en Lysboje paa Trellelæs. Jeg kan nævne, at jeg engang under Bugsering af en Svitzer-Dampbaad ved højlys Dag efter at have passeret Bjørnsknude er blevet præjet af Føreren for Dampbaaden »Helsingør«, som spurgte, om han skulde den eller den eller den Vej for at komme ind i Lille Belt; han vidste ikke, hvilken af de tre Veje, han skulde. Det viser tilstrækkeligt, hvor vanskeligt det er for fremmede Skibsførere og for Førere, som ikke ret ofte befarer Lille Belt, at finde Vej. Særlig vanskeligt er det naturligvis i Dis og om Natten.

Sekretæren: Kaptajn Poulsen foreslaar en Lysboje anbragt paa Trellelæs. Men er han sikker paa, at

den anden Forening ogsaa ønsker en Lysboje? Er der ikke andre Muligheder end en Lysboje?

Kaptajn Poulsen: Det kan være en Lysboje, som tillige er en Flojteboje.

Sekretæren: Jeg tror netop, at der foreligger en ganske anden Mulighed, og deri ligger Vanskeligheden. For saa kan det ske, at vor Forening foreslaar noget i denne Henseende, medens den anden Forening foreslaar noget andet. Og det er jo ikke Meningen, at de to Foreninger skal modarbejde hinanden. Jeg tror, at der netop er Tale om en anden Mulighed end en Lysboje.

Kaptajn Poulsen: Hvilken skulde det kunne være?

Sekretæren: Det vil jeg ikke udtale mig om. Men jeg véd, at Marineministeriet foreløbig ikke vil udlægge flere Lysbojer. Det har udtalt, at det ikke finder Anledning til at lægge en Lysboje paa Trellelæs. Jeg tror, det er ganske haablost at arbejde paa at faa en Lysboje dér.

Mægler R. S. Hansen, Thuro: Mine Herrer! Det forekommer mig, at naar der kommer en Tanke frem i denne Forening, skal vi ikke tage Hensyn til, hvad der muligvis kan fremkomme fra en anden Forening. Vi skal arbejde ud fra det Syn, vi har paa Tingene. Vor Forening er af ældre Dato, og jeg tror, at naar der kommer noget frem paa højere Steder, vil der blive taget ikke mindst Hensyn til denne Forening.

Vi kommer jo sammen en Gang om Aaret for at drøfte Spørgsmaal af Interesse for os, og jeg er glad ved, at Kaptajn Poulsen har fremsat denne Tanke. Hvis de Herrer i Bestyrelsen mener, at det kan være til Gavn for vor Skibsfart i al Almindelighed, vil jeg i Tilslutning til Hr. Poulsens Udtalelse henstille til Bestyrelsen at virke for, at det omtalte Forhold bliver forbedret, og jeg vil bede Bestyrelsen arbejde derpaa ud fra Tanken om, hvad Skibsfarten er bedst tjent med, uden at tænke paa, hvad muligvis en anden Forening vil gøre. Det er kedeligt, og det baader ikke vor danske Sejskibsfart, at den er kommet til at staa i to forskellige Foreninger. Men uden Hensyn dertil maa vi arbejde, saaledes som vi mener, det bedst tjener Skibsfartens Interesser.

Sekretæren: Saa vidt jeg har set i Medlemsbladet for Foreningen for mindre Skibe, er vi allerede for sent paa Færde i denne Sag. Det er min Opfattelse, at der ikke er noget for os at gøre i Retning af at paapege en bestemt Løsning. Vi kan i al Almindelighed anbefale en bedre Belysning af Lille Belt; det er der ikke noget i Vejen for. Men jeg tror, at Spørgsmaalet allerede er afgjort.

Formanden: Bestyrelsen skal selvfølgelig tage det af Kaptajn Poulsen fremsatte til Efterretning.

Sekretæren: Der er selvfølgelig ikke noget i Vejen for, at Bestyrelsen nærmere undersøger Spørgsmaalet. Men hvis den finder, at Sagen paa en eller anden Maade er afgjort, er der jo ikke mere at gøre.

Jeg beklager, at jeg har glemt at omtale en Ting. Det angaar det Lovforslag om Ulykkesforsikring, som blev forelagt Rigsdagen i sidste Samling. Jeg maa udtale, at dette Forslag er forelagt, uden at man forinden har forespurgt Søfartens Organisationer om deres Mening. Det finder jeg ganske forkert. Jeg mener, at de, som Byrderne lægges over paa, bør have et Ord med i Laget, og der bliver ved de forhojede Erstatningsbeløb lagt Byrder paa Skibsfarten. Ganske vist véd jeg, at Skibsfarten som Helhed ikke har noget derimod, men den burde alligevel være raadspurgt. Vedkommende Ministerium burde ikke have forelagt den Sag, for Søfartens Organisationer var blevet forespurgt. Det er — kan jeg godt sige — imod den gældende Praksis. Jeg bemærker, at dette er en Udtalelse, jeg tillader mig at fremsætte paa mine egne Vegne.

Skibsreder J. C. Carl'sen, Marstal: Er de andre Foreninger blevet forespurgt om deres Mening om Lovforslaget? Enhver Arbejdsgiver, lige meget, hvem det er, faar jo sin Byrde med at forsikre sit Mandskab. Det er ikke Skibsrederne alene, men alle, som arbejder under dansk Flag.

Sekretæren: Det Spørgsmaal kan jeg ikke komme ind paa. Jeg taler kun om Sagen for Skibsfartens Vedkommende. Man maa huske paa, at det første Lovforslag om Ulykkesforsikring blev udarbejdet af en Kommission, hvori Skibsrederne var temmelig stærkt repræsenteret. Naar det altsaa den Gang var nødvendigt at søge Skibsredernes Raad om, hvorledes en saadan Ulykkesforsikring skulde indrettes, mener jeg, at de ogsaa burde komme i Betragtning, naar Loven skal forandres. Det er kun min Menig, jeg udtaler.

Skibsreder J. C. Carlsen: Men vi har jo vore Repræsentanter paa Tingene. Ministeriet kan ikke sætte noget igennem uden Rigsdagens Medvirken.

Sekretæren: Spørgsmaalet er, om det er rigtigt, at en Sag som denne bliver udarbejdet, uden at man forespørger dem, som skal betale Gildet.

Dirigenten: Dagsordenen er hermed udtømt. Jeg takker Forsamlingen, fordi den har lettet mig Hvervet som Dirigent, og jeg takker Dem hver især, fordi De har bidraget til den smukke Aand og Tone, der har hersket ved dette Møde. Jeg udtaler Ønsket om, at de Forhandlinger, her er ført, vil virke til Fremme for dansk Skibsfart og specielt den danske Sejlskibsfart.

Et af Dirigenten udbragt Dansk Sejlskibsfart leve besvaredes med tre Hurraer.

Formanden: Maa jeg takke vor Dirigent, Hr. Sagfører Tønnesen, for hans behagelige Ledelse af Forhandlingerne.

Formanden udbragte derefter et Dirigenten leve, der efterfulgtes af et trefoldigt Hurra.

Mødet hævet Kl. 11½.

Skibsførere mellem Scylla og Karybdis.

Under denne Overskrift skriver »Svensk Sjøfartstidning« den 20. Juli d. A.: Det er sandsynligt, at Haagkonventionens og Londondeklarationens nu vistnok ikke helt lykkelige Fædre bereder sig til at grave dybt under de tiloversblevne Brudstykker af deres menneskevenlige Idéer. De Neutrales Repræsentanter turde have adskilligt paa Hjerte, naar den Tid kommer.

Men gennem de af den moderne Handelskrig nyskabte forviklede Forhold, er der opstaaet en Del Spørgsmaal, som neppe taaler Opsættelse og er af den Art, at de neutrale Stater af Hensyn til sine Undersaatter burde tage Forholdsregler for at faa dem løst.

Et saadant Spørgsmaal, der hidtil ikke er blevet videre paaagtet, men dog er af stor Betydning, angaar Skibsførerens Forhold paa et opbragt Skib, som bliver angrebet af et imod den opbringende Magt fjendtligt Krigsskib. Det er nu ganske almindeligt, at et neutralt Skib, under Befaling af en engelsk Prisebesætning, maa gaa fra Visiteringshavnen til en anden engelsk Havn for at losse. Paa Vejen mellem disse to Havne kan det hændes, at Skibet bliver præjet af en tysk Undervandsbaad, som ikke véd, at det gaar under Prisebefaling, og som fordrer, at Skibsføreren skal komme om Bord med Skibspapirerne. Dette maa Skibsføreren naturligvis gøre. Thi Prisebesætningen kan ikke optage en Kamp med Undervandsbaaden, og hvis han ikke lystre Ordre, risikerer han at faa Skibet torpederet uden videre.

Hvordan skal Skibsføreren nu forholde sig, hvis man paa Undervandsbaaden spørger ham, om der er Prisebesætning om Bord? Det fortælles, at en Skibsfører under en Samtale forelagde nogle engelske Officerer dette Spørgsmaal og fik det meget sigende Svar, at hvis Skibsføreren siger Ja! »saa er der En, som vil blive skudt«. Hvem det vil være, er der vist ingen Tvivl om. Hvis han nu altsaa svarer Nej! og Tyskerne derefter ved en Undersøgelse opdager, at han har løjet, hvad vil der da ske? Herom kunde de engelske Officerer ingen Oplysning give, men

det er ikke rimeligt, at Tyskerne vilde undlade at straffe ham.

Det fortælles — og naar Hensyn tages til den Energi Undervandsbaadene lægger for Dagen er det ikke utroligt — at neutrale Skibe med Prisebesætning om Bord, i et Par Tilfælde er blevet præjet af tyske Undervandsbaade, og kun har kunnet klare sig ved at gemme Prisebesætningen i Lastrummet under skalkede Luger. Men dette kan jo ikke altid forudsættes at ville gaa godt, og under alle Omstændigheder er det den neutrale Skibsfører, hvem man har frataget Kommandoen, og som er i en anden Magts Vold, det kommer til at gaa ud over.

Der synes at være tilstrækkelig Anledning for Regeringen til at foretage sig noget for at faa Klarhed i dette Forhold. Man kan fordrer, at naar en Magt har lagt Beslag paa et Skib og har sat sin egen Militær-Kommando om Bord, hvad der nu ofte sker uden Hensyn til de Forudsætninger som Folkeretsreglerne fastsætter, maa den ogsaa have Ansvaret for de Ombordværendes Liv og den neutrale Ejendom. Dette kan dog ved et Møde med en Undervandsbaad kun ske, naar det opbragte Skib gaar under Orlogseskorte. Gaar det alene, er det umuligt at undgaa at komme under den nævnte Risiko, hvis ikke Engelskmændene vil se gennem Fingre med en Angivelse fra den i Sagen helt uskyldige Skibsfører, hvilket er et stort Spørgsmaal.

Det er i ethvert Tilfælde af den største Vigtighed for neutrale Borgeres Sikkerhed at faa Klarhed i denne Sag, hvorfor det maa haabes, at Regeringen ikke vil lade den upaaagtet.

Fragtmarkedet.

Den væsentligste Begivenhed siden vor forrige Beretning er Bilæggelsen af Kulstrejken i Wales ved Intervention af den engelske Regering. Denne Bilæggelse har foraarsaget bedre Forhold for Kulbefragtingerne fra hele U. K.; men Vanskelighederne ved at faa Licens paa Laster til de neutrale Lande er stadig betydelig, særlig til Sverig, men dette Land siges at have dækket sig med meget store Kvanta westfalske Kul. De vigtigste Markeder er de transatlantiske, og der er nu mange Ordre saavel fra U. S. som fra Sydamerika. Kornhosten i U. S. vil paa Grund af Regn nok komme lidt senere frem end forventet, men der bliver antagelig meget at gøre pr. September—Oktober. Til Vestitalien er gjort 10/9 à 11/ pr. August—September fra Golfen i La Plata Markedet er der yderligere Stigning, og pr. August—September er der betalt 60/ à 62/6 til U. K. 85/ Skandinavien, men det er forbundet med Vanskelighed at skaffe Bunkerkul i England. Som Regel faar Damperne nu kun saa mange, at de kan gaa ud, og at købe Kul i Sydamerika og paa Atlanterhavsoerne er en kostbar Historie, idet de koster 60/ à 70/ pr. Ton. Dette er dog en Forskel mod omkring 20/ i England. Blandt de seneste Befragtinger nævner vi:

Østen. Erts fra Bombay 51/3 til Mostyn Deep. August. For Korn fra Kurrachee 42/6 à 43/6 til udsøgt Havn U. K.

Middelhavet. Byg Tunis Kysten til Englands Østkyst 22/6, prompt. Salt Trapani/Vestnorge 21/, Nordnorge 22/. Fosfat Fres. 19 Oran/La Pallice (2,900). Erts 7/ Alger/Cardiff (3,500), 13/7½ Port Kelah/Middlesbro (3,000), 11/6 Hornillo Bay/Glasgow (4,000). Fra Huelva 12/ til U. S. Atlanterhavshavn. Fra Bilbao 10/9 Glasgow eller Middlesbro, 10/6 Tynedock, 9/ Newport River.

Nordamerika. Tungt Korn fra Northern Range c. 10/3 Skandinavien. September, 10/ Piræus (28,000 Qrs.) 1.—15. August, 10/ Montreal/Neapel (22,000 Qrs.) 20.—31. August, 10/9 à 11/ fra Gollen til Vestitalien, August—September. Kul fra Baltimore eller Virginia 36/ Vestitalien, August, 39/ Syra eller Piræus, 34/ Rio Janeiro, 34/6 Buenos Aires, 35/ Rosario. Oljekager paa Netto Charter fra Golfen til Danmark eller Sydsve-

INDSLOTTET SKULDE SIKRES PERSONLIG MEDE ANKOMSTEN TIL DE STEDLIGE SØMILITÆRE Myndigheder, eller, i Mangel af disse, til Toldmyndighederne. Det er forbudt at have Samkvem med *Ike-Italienerne*, for ovennævnte Myndigheder har givet Tilladelse dertil. Det er forbudt at løbe ind i og ud af Havnene i ovennævnte Farvande mellem Solnedgang og Solopgang.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 46/1788. København 1914.)

980. Ægypten. Alexandria. Oplysning om Lods.

(„Notice to Mariners“ Nr. 632. London 1915.)

Lodsbaaden er stationeret ved Havneindløbet for at møde indgaaende Dampere. *Alexandria*: c. 31° 10' N. 29° 50' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/1811. København 1915.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

981. Italien. Adriaterhavet. Oplysninger vedrørende Blokaden.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 120/1106. 's-Gravenhage 1915.)

Blokaden strækker sig over Farvandet N. for Linien „Kap *Otranto*—Kap *Kiophali* (*Aspri Riga*, *Strade Bianchi*) paa 40° 09' 36" N. 19° 35' 45" E.“

Skibe, som ønsker at gaa til Havne, der tilhører eller er besat af *Italien* eller *Montenegro*, kan faa Tilladelse dertil af det *italienske* Marineministerium eller dets Befuldmægtigede. Disse Skibe skal anløbe *Gallipoli* Havn paa c. 40° 03' N. 17° 57' E., hvor de efter Undersøgelse af de stedlige sømilitære Myndigheder vil faa en Tilladelse til at løbe ind i *Adriaterhavet*.

Skibe, som ønsker at forlade Havne i det blokerede Farvand, skal have en Tilladelse fra Myndighederne i Afgangshavnene. De skal derefter anløbe *Bari* paa c. 41° 08' N. 16° 52' E., hvor de faar en Tilladelse til at passere Blokadelinien.

Skibe, som har faaet Tilladelsen, maa kun om Dagen melde sig ved Blokadelinien „Kap *Otranto*—*Aspri Riga*“, de skal ankre paa denne Linie i en Afstand af ikke over 5 Sm fra den *italienske* Kyst for at blive undersøgte, af de dertil bestemte Vagtskibe.

Skibe, som har faaet Tilladelse til at staa ind og til at løbe ud, skal rette sig efter de for Sejladsen i *Adriaterhavet* udstedte Paabud, samt hvilke som helst andre Forskrifter de *italienske*, sømilitære Myndigheder udsteder.

Skibe, som overtræder foranstaaende Bestemmelser, vil blive betragtede som skyldige i Blokadebrud.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/795. København 1915.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Bogs Nr.

Holland:

† 161 Oostkust Sumatra. Mond der Rokan-rivier.

R 28 Westkust Sumatra. Tapa Toean tot Sibolga en Banjak-cilanden. I : 250 000, metet plans: Vaarwater bij Troemon en Ok. Kareueng. I : 100 000 en Vaarwater bij Ok. Poelo. I : 50 000. *

† 27, 28 og 275 (plan 7 og 8).

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 *italienske* 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.

949. Sverrig. Gotland. Hoborgs Rev. Lys- og Fløjtetonde ombyttes midlertidig med en Lystønde.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 29/526. Stockholm 1915.)

I den første Halvdel af August d. A. vil Lys- og Fløjtetonden ved *Hoborgs Rev* paa Grund af Eftersyn blive ombyttet med en Lystønde, som har samme Fyrkarakter. c. 56° 51' 30" N. 18° 07' 30" E.

950. Sverrig. Gotland. Hoborg. Midlertidigt Fyr.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 29/525. Stockholm 1915.)

Paa Grund af Ombygning af *Hoborg* Fyr vil der c. den 1ste August d. A. dersteds blive tændt et midlertidigt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5 s. 56° 55' 20" N. 18° 09' 04" E.

(Kort Nr. 205 og 206.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 59/1965. København 1914.)

951. Sverrig. Bottnisko Bugt. Lystønder atter udlagt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 29/520 og 521. Stockholm 1915.)

Følgende Lystønder er atter udlagte: 1) *Vänta Lårets Grund*. 62° 29' 12" N. 18° 15' 00" E. 2) *Långrogrundet*. 63° 15' 22" N. 19° 37' 40" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/575. København 1915.)

952. Sverrig. Bottnisko Bugt. Blackkallen. Fyr atter tændt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 29 Side 197. Stockholm 1915.)

Blackkallen Fyr er atter tændt. 64° 20' 12" N. 21° 31' 10" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/575. København 1915.)

953. Sverrig. Viksten W. Hindring.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 30/367. Berlin 1915.)

Ten Dampere med et Dybgaende af 7,2 m har stødt mod en haard Genstand og beskadiget Bunden 200 à 300 m W. for *Den Viksten*. Omtrentlig Plads: 58° 47' 13" N. 17° 56' 17" E.

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

954. Danmark. Sundet. København. Nordre-Toldbod. Oplysning om Normalur.

Handelsministeriets Normalur, der er opstillet i Havnevesenets Administrationsbygning paa *Nordre-Toldbod*, kontrolleres indtil videre af Universitetets astronomiske Observatorium.

Normaluret angiver Middeltidspunktet paa 15° 00' 00" E. (*mellemuropæisk Tid*) inden for 1 Sekunds Nøjagtighed. Opslag om Standen samt muligt indvirkende Forstyrrelser vedrørende Uret vil findes ved dette. Uret kan saaledes benyttes til Urstandsbestemmelser. Der er Adgang til Uret hele Døgnet igennem.

Nordre-Toldbod: 55° 41' 4" N. 12° 36' 2" E.

(Danske Lods Side 296. Havne-Lods Side 107.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/602. København 1914.)

955. Sverrig. Sundet. Kogrundsströman. Afmærkning forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 29/528. Stockholm 1915.)

Da det ved Opmaalningen har vist sig, at der findes et Løb med 5,4 m Vand ved Middelvandsstand inden for *Bredvrand* og *Rynkorna*, vil der snarest blive gjort følgende Forandringer ved Afmærkningen af *Kogrundsströman*:

Ved Farvandets W.-Side.

1) Den sorte Vager med hvidt Bælte og 2 Balloner paa 55° 29' 24" N. 12° 50' 13" E. ombyttes med en sort Vager med 2 Balloner og flyttes til 55° 29' 32" N. 12° 50' 28" E. 2) En Stage udsættes paa 55° 29' 20" N. 12° 50' 10" E. 3) En Stage udsættes paa 55° 28' 31" N. 12° 49' 40" E. 4) Den sorte Vager med hvidt Bælte og 1 Ballon paa 55° 27' 54" N. 12° 49' 15" E. ombyttes med en sort Vager med 1 Ballon. 5) Den sorte Vager med hvidt Bælte og 1 Ballon paa 55° 26' 20" N. 12° 48' 35" E. ombyttes med en sort Vager med 1 Ballon og flyttes til 55° 26' 20" N. 12° 49' 25" E. b) En sort Vager med 2 Balloner udsættes paa 55° 25' 31" N. 12° 49' 10" E.

Ved Farvandets E.-Side:

7) En Stage med 2 opadvendte Koste udsættes paa 55° 29' 10" N. 12° 50' 11" E. 8) En Stage med 1 opadvendt Kost udsættes paa 55° 28' 33" N. 12° 49' 51" E. 9) Den røde Vager med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost paa 55° 27' 29" N. 12° 49' 20" E. flyttes til 55° 27' 15" N. 12° 49' 06" E. 10) En Stage med 1 opadvendt Kost udsættes paa 55° 26' 30" N. 12° 49' 32" E.
(Kort Nr. 156, 160, 210, 249, 256 og 262. Danske Lods Side 316.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

956. Kattegat. Store-Middeldgrund. Sømærke atter paa Plads.

Den hvide Stumpbønde med 1 nedadvendt Kost, *Store-Middeldgrund W.*, er atter paa Plads. 56° 33 $\frac{1}{2}$ ' N. 12° 03 $\frac{3}{4}$ ' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/894. København 1915.)

957. Danmark. Limfjorden. Egense E. Vrag borttaget.

Vraget af *Galassen Lyse*, der var strandet N. for Indsejlingen til *Hals*, er borttaget. c. 56° 58 $\frac{1}{2}$ ' N. 10° 21 $\frac{3}{4}$ ' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 36/924, del. 3. København 1915.)

958. Norge. Skagerrak. Lindesnes. Fyr atter tændt.

(„Berichtingene fra Kyndiktoren.“ Nr. 4. Kristiania 1915.)

Lindesnes Fyr er atter tændt. Det vises fra et hvidt Taarn med rød Top. Plantemens Højde: 50 m. Synsvide: 15 Sm for fast Lys og 19 Sm for Blus. I øvrigt uforandret. 57° 58' 55" N. 7° 03' 10" E.
(Kort Nr. 236 og 255.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/433. København 1915.)

972. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Hornblow Point. Tonde inddraget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 26/1788. Washington 1915.)

Hornblow Point Tonde 6 er inddraget. 36° 00' 08" N. 76° 35' 45" W.

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

973. Mexico. Yucatan. Progreso. Vrag uskadelliggjort.

(„Bericht aan Zeerwaarden“ Nr. 112/1042. 's-Gravenhage 1915.)

Vraget af Transportskibet *Progreso*, der er sunket c. 5 Sm 37° (misv. NE. t. N. 1/4 N.) fra *Progreso Fyr*, er uskadelliggjort. c. 21° 21' N. 89° 34 $\frac{1}{2}$ ' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/489. København 1915.)

974. Mexico. Laguna de Terminos. Belysning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 605. London 1915.)

1. *Xicalango Folyr* er forandret til at vise hvidt, fast Lys. I øvrigt uforandret. 18° 38' N. 91° 54 $\frac{3}{4}$ ' W.

2. *Villa de Laguna de Terminos*. Lystønde Nr. 7 er blevet ombyttet med en sort Tønde Nr. 7. 18° 38 $\frac{1}{2}$ ' N. 91° 52 $\frac{3}{4}$ ' W.

975. Britisk Honduras. Belize. Radio-Stations Kaldesignal.

(„Notice to Mariners“ Nr. 25/1715. Washington 1915.)

Kaldesignalet for Radio-Stationen ved *Belize* er V P P. 17° 30' 25" N. 88° 12' 08" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/490. København 1915.)

976. Cuba N.-Kyst. Habana. San Telmo. Lystønde ombyttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 599. London 1915.)

San Telmo Lystønde, der lejlighedsvis viste grønt Lys, er ombyttet med en rød Spidstønde Nr. 4. *Havana*: c. 23° 08 $\frac{1}{4}$ ' N. 82° 21 $\frac{1}{2}$ ' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 69/2287. København 1914.)

977. Cuba S.-Kyst. Leviza Channel. Tønder udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 610. London 1915.)

1. En sort Stumpbønde er udlagt c. 4 Sm 175° (misv. S. 1/2 E.) fra W.-Enden af *Carrapacho Cay*. Pladsen er ikke nøjagtig. 20° 23' N. 78° 02 $\frac{1}{4}$ ' W.
2. Paa 7,0 m Grunden, som ligger c. 1 1/2 Sm W. for W.-Enden af *Carrapacho Cay*, er Dybden kun 6,4 m, Korallbund, og Grunden strækker sig 0,2 Sm i W. t. N. Paa den W.-lige Ende af Grunden er Dybden 7,3 m. En rød og sort vandret stribet Stumpbønde er udlagt ved Grunden. 20° 26 $\frac{3}{4}$ ' N. 78° 04 $\frac{1}{4}$ ' W.

978. St. Domingo (Haiti) S.-Kyst. Bay Flamand, Grande Baie du Mesle, Baie St. Louis. Dybde forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 228. London 1915.)

I *Bay Flamand*, *Grande Baie du Mesle* og *Baie St. Louis* er der fundet en Del Grunde og en Del Forandringer i Dybdeforholdene. Man bør derfor ikke stole paa de ældre Kort. *Mella Shoals*: 18° 11' N. 73° 37 $\frac{1}{2}$ ' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

979. Italien S.- og E.-Kyst. Besøjlung.

(„Bericht aan Zeerwaarden“ Nr. 120/1107. 's-Gravenhage 1915.)

Intet Skib maa ankre eller opholde sig — undtagen ved Sejladen ind i og ud af Havnene — paa *italienske* Søterritorium i det *adriatiske* Hav og i det *ioniske* Hav N. for Kap *Passero*, *Sicilien E.-Kyst*, paa c. 36° 41' N. 15° 09' E.

Under Sejladen i disse Farvande skal man stærkt holde sig uden for Territoriet.

Om Dagen: To Kugler (den ene under den anden) betyder Løbet aabent for ind-
gaaende Trafik.

En Kegle med Spidsen opad betyder Løbet aabent for udgaaende Trafik.
Naar intet Signal er vist betyder det, at Løbet er spærret.

Om Natten: En rød Lanterne betyder Løbet aabent for indgaaende Trafik.

En grøn Lanterne betyder Løbet aabent for udgaaende Trafik.

En grøn Lanterne under en rød betyder Løbet spærret.

Intet Skib maa komme inden for $\frac{1}{2}$ Sm fra Trawljerne, naar disse ikke viser
det specielle Signal, som betyder, at Løbet er aabent for det. Indgaaende Skibe skal
blive mindst $\frac{1}{2}$ Sm fra Trawljerne, naar disse viser Signal for, at Løbet er aabent for
udgaaende Skibe. Udgaaende Skibe skal blive mindst $\frac{1}{2}$ Sm fra Trawljerne, naar disse
viser Signal for, at Løbet er aabent for indgaaende Skibe.

Farten maa ikke overstige 10 Knob, og det tilraades at holde midt i Løbet, naar
man passerer mellem Trawljerne. Forbindelseslinien mellem Trawljerne er lodret paa
Strømmens Retning ved Flodtid (Strømmen løber altsaa lige gennem Løbet mellem
Trawljerne).

Udgaaende Skibe skal nærme sig Trawljerne paa Kursen 196° (misv. SW. t. S.);
de skal holde den sort og hvid ternede Lystønde, som viser rødt Lys med En-Formør-
kelser, og som ligger $\frac{3}{4}$ Sm 27° (misv. NE.) fra Trawljerne, paa Bagbords Side.

Indgaaende Skibe skal holde E. paa henimod Undersøgelss-Ankerpladsen og
Kempock Point, naar de er kommet inden for Trawljerne.

Dunoon Bank: $55^\circ 56\frac{3}{4}'$ N. $4^\circ 54\frac{1}{4}'$ W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/699. København 1915.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

968. Fransk W.-Afrika. Gabon Floden. Libreville. Dybde aftaget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 602. London 1915.)

1. Dybden er aftaget paa Ankerpladsen ud for *Libreville*. S.-Mole: $0^\circ 23\frac{1}{4}'$ N.
 $9^\circ 26\frac{1}{2}'$ E.

969. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. East River. Old Ferry Point.
Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 26/1780. Washington 1915.)

Paa *Old Ferry Point* er tændt 3 røde, faste Fyr (i samme lodrette Linie), 272°
(misv. W. t. N. $\frac{1}{4}$ N.) fra *Throgs Neck* Fyr og 12° (misv. NNE.) fra venstre Kant af
Hus paa *Talman Island*. Brændetid: 15de Maj—15de Oktober. *Throgs Neck* Fyr: 40°
 $48' 17''$ N. $73^\circ 47' 35''$ W.

970. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware. Fenwick Island Shoal. Fyr-
skib flyttes. Lystønde inddrages.

(„Notice to Mariners“ Nr. 26/1781. Washington 1915.)

Omtrent den 3die Oktober 1915 flyttes *Fenwick Island Shoal* Fyrskib c. 1900 m
i Retning 149° (misv. SE. t. S. $\frac{7}{8}$ S.). Fyrskibet vil da komme til at ligge i c. 25 m
Vand, c. 640 m 198° (misv. S. t. W. $\frac{7}{8}$ W.) fra Vraget af Damperen *Washingtonian*.
Ny Plads: c. $38^\circ 26' 28''$ N. $74^\circ 46' 00''$ W.

Samtidig flyttes Stationstønden $\frac{1}{2}$ c. 2100 m i Retning 134° (misv. SE. $\frac{5}{8}$
S.), og udlægges c. 90 m 13° (misv. N. t. E. $\frac{7}{8}$ E.) fra Vraget. Lystønden, der er udlagt
ved Vraget, inddrages samtidig.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/449. København 1915.)

971. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Thomas Point Shoal.
Fyr forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 26/1784. Washington 1915.)

Omtrent den 20de Juli d. A. indsvætes i *Thomas Point Shoal* Fyr en hvid Lys-
vinkel, der er synlig i Pejlinger fra 47° til $51\frac{1}{2}^\circ$; Lysgrænserne gaar gennem *Curtis Point*
Shoal Klokketønde I og *Dutchman Point Flats* Tønde 2, *West River*. $38^\circ 53' 56''$ N.
 $76^\circ 26' 10''$ W.

IV. N-lige Ishav og Nordsoen.

959. Nordsoen. Drivende Vrag.

1. Føreren af Damperen *Flymderborg* rapporterer, at han den 17de Juli d. A. paa
c. $56^\circ 21' N.$ $2^\circ 19' E.$ passerede et drivende Vrag med 2 afbrækkede Undermaster, der
ragede c. 1 og 5 m op af Vandet.

2. Føreren af Damperen *Primula* rapporterer, at han den 22de Juli d. A. paa
c. $57^\circ 36' N.$ $6^\circ 05' E.$ passerede Vraget af en Jagt.

3. Føreren af Motorskonnerten *Morten Jensen* rapporterer, at han den 23de
Juli d. A. observerede et brændende Skib paa c. $56^\circ 44' N.$ $3^\circ 20' E.$

960. Norge. Fyr tændes.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 4. Kristiania 1915.)

Den 1ste August 1915 tændes følgende Fyr:

I. *Røsneset* Fyr, *Trønen*. Det er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formør-
kelser.

Lysset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 286° , fri S. om *Rensøgalten*, til 295° , fri N. om *Sturno*;

2. rødt i — — — — — 295° til 58° , fri N. om *Skoktaren* og *Skoktarskoltene*;

3. hvidt i — — — — — 58° — 60° , fri S. om *Djupboen*;

4. grønt i — — — — — 60° — 114° , fri N. om *Solken*.

5. hvidt i — — — — — 114° — 116° , fri S. om *Katten*;

6. rødt i — — — — — 116° — 124° , fri N. om *Katten*;

7. hvidt i — — — — — 124° — 133° , fri S. om *Aaborsneset*;

8. grønt i — — — — — 133° — 142° .

Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm
for grønt Lys. Fyrhus paa Underbygning. Brændetid: 1ste August—30te April. 66°
 $29' 30'' N.$ $12^\circ 02' 15'' E.$

II. *Stokskjær* Fyr, *Skibaasvær*. Det er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-For-
mørkelser. Lysset er:

1. grønt i Pejlinger fra 239° , fri N. om *Ørnskjærshua*, til 17° , fri W. om Grunden
fra *Henningskjær*;

2. hvidt i — — — — — 17° til 29° , fri E. om *Langtøren* og *Olasbjær*;

3. rødt i — — — — — 29° — 84° , fri N. om *Skaltholmen* og fri S. om Stan-
gen paa *Sommerseidtragjerne*;

4. grønt i — — — — — 84° — 93° .

Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for
grønt Lys. Fyrhus paa Stativ. Brændetid: 1ste August—30te April. $66^\circ 07' 30'' N.$
 $12^\circ 01' 20'' E.$

III. *Haabranden* Fyr, *Vega*. Det er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-For-
mørkelser. Lysset er:

1. grønt i Pejlinger fra 249° til 294° , fri S. om *Rotøren* og *Kraaka*;

2. hvidt i — — — — — 294° — 300° , fri N. om 4 m *Solagrund*;

3. rødt i — — — — — 300° — 350° , fri W. om *Solagrund*;

4. hvidt i — — — — — 350° — 16° , fri E. om *Konvenshøa* ved *Mudvær*;

5. grønt i — — — — — 16° — 68° , fri N. om *Fidensholmen*;

6. rødt i — — — — — 68° — 115° , fri S. om *Dyrholmslua*;

7. grønt i — — — — — 115° — 170° .

Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for
grønt Lys. Fyrhus paa Stenvarde. Brændetid: 1ste August—30te April. $65^\circ 36' 15''$
N. $11^\circ 46' 25'' E.$

IV. *Bjølshes* Fyr, *Bjørnør*. Det er et hvidt og grønt Fyr med To-Formørkelser.
Lysset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 357° til 185° ;

2. grønt i — — — — — 185° — 202° , fri E. om *N.-Rødo*;

3. hvidt i — — — — — 202° — 207° .

Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt og 3 Sm for grønt Lys. Fyr-
hus. Brændetid: 1ste August—15de Maj. $64^\circ 21' 10'' N.$ $10^\circ 27' 10'' E.$

V. *Raan* Fyr. Det er et hvidt, rødt og grønt Fyr med Tø-Rommorkelser. Lys et:

1. hvide i Pejlinger fra 273° til 290°, fri N. om *Ringsfygær*;
2. rødt i — 290° - 92°;
3. grønt i — 92° - 116°, fri N. om *Grundlarrene*;
4. hvidt i — 116° - 118°, fri S. om *Kaapa*;
5. rødt i — 118° - 138°.

Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrhus. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 64° 10' 50" N. 10° 12' 20" E.

961. Norge. Sorvær. Fyr forandret.

(„Bekendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 4. Kristiania 1915.)
I *Sorvær* Fyr er indsat en rød Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 210°, fri W. om *Gryllogrund*, til 234°. I øvrigt ulforandret. 66° 26' 15" N. 12° 46' 35" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 34/sa. København 1915.)

962. Norge. Grandeviken. Ribeflu S. Grund.

(„Efterretninger for Søfarende“, Plakat Nr. 3. Kristiania 1915.)
En Grund med 5,6 m Vand ved halv Flod er fundet c. 0,3 Sm S. for *Ribeflu* i Market „*Lysboflu* Varde overet med *Ribeflu* Fyr“. Stedet vil blive nærmere undersøgt. *Ribeflu* Fyr: 63° 42' 10" N. 9° 31' 30" E.

963. Holland. Schelde. Wielingen. Advarsel.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 118/1098. s-Gravenhage 1915.)
Den Kommanderende i *Zeeland* gør opmærksom paa, at *Schjaldsen* i den Del af *Wielingen*, som ikke tilhører *Holland*, kan være udsat for alvorlige Farer.
Da der findes flere Minefelter, kan man forvente at træffe drivede Miner i hele *Karvanet*. *Wielingen*: c. 51° 25' N. 3° 20' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/1697. København 1914.)

964. Holland. Wester-Schelde, Wielingen, Deurloo og Oostgat. Raahud.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 120/1105. s-Gravenhage 1915.)
Ifølge Bestemmelser fra den Kommanderende i *Zeeland* skal Føreen af et hvilket som helst Partoi, der befinder sig i *Deurloo*, *Oostgat* og den til *Holland* hørende Del af *Wielingen* og af *Wester-Schelde*, øjeblikkelig ankre, naar det påbydes af Chefen for et *hollandsk* Orlogsskib eller af en *hollandsk* Officer, som er om Bord paa et Skib med civil Bemanding, og derefter følge de Ordre, og Anvisninger, som gives af den kommanderende Søofficer.

Paa budet kan gives ved Prajen saavel som ved et løst Skud. Efterkommes Paa bud, Ordre og Anvisninger ikke øjeblikkelig vil der blive anvendt Mægt, og man udsætter sig for Beskydning.

Wielingen: 51° 25' N. 3° 20' E. *Deurloo*: 51° 31' N. 3° 17' E. *Oostgat*: 51° 35' N. 3° 24' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ 12/280. København 1915.)

965. England. Haisbro' Fyrskib. Dagnærke atter normalt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 17. Trinity House, London 1915.)
Haisbro' Fyrskib har atter en Ballon som Dagnærke. 52° 58' N. 1° 35' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/788. København 1915.)

966. England. Humber. Grimsby. Doksignaler.

(„Notice to Mariners“ Nr. 390. London 1915.)
Følgende Signaler er nu gældende ved *The Royal Dock*:

1. Signaler for Skibe, bestemte til *Grimsby*:

Skibe til *The Royal Dock* skal a) om D a g e n hejse et Flag halvt op paa den ægterste Mast og b) om N a t t e n vise en Række hvide Tre-Blink (hvert Blinks Varighed 3 s-) fra Broen eller et andet synligt Sted. Naar Dolpersonalet observerer dette Signal, bevarer det med et lignende fra Taarnet.

2. Tredvands-Signaler:

Naar der ved Flodtid er 3,6 m (12 feet) paa Tærsklen til 13,7 m (45 ft.) Slusen, vil der a) om D a g e n blive hejst et rødt Flag paa Taarnets Flagstang og b) om N a t t e n

blive vist en rød Lanterne fra Taarnet. Disse Signaler vises vedblivende, indtil Dybden ved Ebbetid er 3,6 m (12 feet).

Dybden paa Tærsklen til 21,8 m (70 ft.) Slusen vises ved følgende Signaler, der hejses paa den W-lige Flagstang:

- 1 Kugle betyder 4,8 m (16 feet);
- 2 Kugler — 5,4 m (18 feet).

For hver 0,6 m (2 feet) indtil 7,8 m (26 feet) og derefter hejses yderligere 1 Kugle. Om Natten ombyttes Kuglerne med hvide Lanterner.

3. Stop-Signaler:

Naar Skibe ikke maa løbe ind i Bassinet, vises a) om D a g e n en sort Kugle fra den W-lige Arm af *Raan* paa Flagstangen ved 21,8 m (70 ft.) Slusen og b) om N a t t e n en rød Lanterne paa Toppen af samme Flagstang.

Disse Signaler tilkendegiver, at man ikke maa nærme sig 70-ft. Slusen.

4. Signaler for Adgang:

Naar de ydre Sluseporte er aabne, og Skibe fra *Soen* maa løbe ind, vises a) om D a g e n et grønt Flag fra den W-lige Arm af *Raan* paa ovennævnte Flagstang og b) om N a t t e n en grøn Lanterne paa W-Siden af 70-ft. Slusen.

5. Niveaut-Signaler:

Naar Vandet i og uden for Sluserne er i samme Højde, og alle Sluseportene er aabne, vises a) om D a g e n to grønne Flag under det røde Flag paa Taarnets Flagstang og b) om N a t t e n tre grønne Lanterner, nemlig: 1 paa W-Siden af 70-ft. Slusen, 1 paa *The Island* og 1 paa E-Siden af 45-ft. Slusen.

NB. Naar a) om D a g e n hverken det grønne Flag eller Stop-Kuglen er hejst paa Flagstangen og b) om N a t t e n den røde Lanterne ikke er hejst paa Toppen af Flagstangen, kan Skibe nærme sig Indløbet til 70-ft. Slusen, men med Forsigtighed og paa egen Risiko, da de ydre Sluseporte er lukkede.

6. Signaler for Regeringsskibe:

a) Et hvidt Flag paa Toppen af Taarnets Flagstang betyder, at Regeringsskibe maa løbe ind i Bassinet.

b) Et hvidt Flag hejst halvt op paa Taarnets Flagstang betyder, at Regeringsskibene skal forblive paa Floden, indtil Flaget hejses i Top.

Naar disse Signaler vises, maa ingen Handelskibe nærme sig Bassinet.
Royal Dock Entrance: 53° 35' N. 0° 04' W.

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

967. Skotland. Firth of Clyde. Undersøgelser-Ankerplads. Trafikbestemmelser.

(„Notice to Mariners“ Nr. 612 og 613. London 1915.)

1. Undersøgelser-Ankerpladsen N. for *Kemrock Point* er nedlagt. Der er oprettet en ny Undersøgelser-Ankerplads, som begrænses: a) M o d () s t af en Linie trukket fra *Loxen Point* 0,7 Sm i Retning 342° (milsv. N.). b) M o d V e s t af en Linie trukket fra *Cloch Point* Fyr 0,86 Sm i Retning 342° (milsv. N.). c) M o d N o r d af Linien mellem Yderenderne af de under a og b nævnte Linier.

Cloch Point Fyr: 55° 56½' N. 4° 52¾' W.

2. De 2 Lystønder, der var udlagte paa *Dunoon Bank*, er blevet ombyttede med forældede Trawler. Der er truffet følgende Bestemmelser for Besøjningen af *Firth of Clyde*:

Saavel indgaaende som udgaaende Skibe skal passere mellem de 2 Trawlere, der almindelig løbet i Hindringen, som nu eksisterer mellem *Cloch Point* og *Dunoon*.

a) Den E-lige Trawler ligger c. 1340 m 281° (milsv. NW. t. W. ¾ W.) fra *Cloch* Fyr.

b) Den W-lige Trawler ligger c. 185 m 272° (milsv. W. t. N. ¾ N.) fra den E-lige Trawler.

Fra hver af Trawlerne vil der blive givet følgende Signaler, som hejses under den Baanok, der viser over mod den anden Trawler:

Uddrag af Notices to Mariners.

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

No. 570. Red Sea—Shab Farisan. Dobrab island—Shoal southward of. Position. At a distance of about 7½ miles, southward, of Dobrab island. Lat. 16° 11' N., long. 41° 51½' E. Depth. About 4 fathoms, with 5 fathoms close north-westward of it. Remarks. This shoal, which is believed to be an extension of the 6-fathom shoal shown on the charts, has not been closely examined and less water may therefore exist. (Notice No. 570 of 1915, dated 7th July.)

Charts affected. No. 84, Red sea, sheet 4. No. 2523, Red sea. Publication. Red Sea Pilot, 1909, page 383.

No. 579. Japan—Nipon, Southern Islands. O Shima—Light established. Position. On the point about half a mile eastward of Chiga saki. Lat. 34° 47' 47" N., long. 139° 22' 30" E. Abridged description. Lt. Gp. Fl. (3), ev. 30 sec., 370 ft., vis. 26 m. Details: Character. A group flashing white light showing three flashes every thirty seconds, thus:
Tree flashes, 12 secs.
eclipse, 18 secs.

Elevation. 370 feet. Visibility. 26 miles. Power. 30,000 candles. Structure. White octagonal concrete tower, 35 feet in height to centre of lantern. (Notice No. 579 of 1915, dated 8th July.)

Charts affected. No. 953, Omai saki to Tsurugi saki. No. 996, Kii suido to Tokyo. No. 2347, Nipon, Kiusiu and Shikoku, &c. No. 781, Pacific ocean, north-west sheet. Publications. List of Lights, Part VI, 1915, No. 2047 a. Japan Pilot, 1914, page 220.

No. 581. Red Sea, Eastern Shore. Yenbo approach—Existence of reefs. Position. (a) At a distance of about 11 cables, 175° (S. 3° E. Mag.), from Schermo rock beacon. Schermo beacon, lat. 24° 04½' N., long. 37° 51¼' E. (b) At a distance of about 2 miles, 175° (S. 3° E. Mag.), from the same beacon. Depth. Not ascertained. Note. The symbol for a rock with a depth of less than 6 feet is to be inserted on the charts against each of the above positions. Caution. These reefs have not been closely examined, and mariners are warned accordingly. Variation. 2° W. (Notice No. 581 of 1915, dated 9th July.)

Charts affected. No. 8b, Red sea, sheet 2. No. 2523, Red sea. No. 748b, Indian ocean, northern portion. Publication. Red Sea Pilot, 1909, page 310.

No. 582. Red Sea, Eastern Shore. Sherm Yahar approach—Existence of a reef. Position. Lat. 27° 24½' N., long. 35° 32' E., on chart No. 8a. Description. A breaking reef about one cable in extent. Note. The symbol for a rock with a depth of less than 6 feet is to be inserted on the charts in the above position. Caution. The reef has not been examined and mariners are warned accordingly. (Notice No. 582 of 1915, dated 9th July.)

Charts affected. No. 8a, Red sea, sheet 1. No. 2523, Red sea. Publication. Red Sea Pilot, 1909, page 295.

No. 591. Red Sea, Eastern Shore. Lohaia approach—Existence of a shoal. Position. At a distance of about 1½ miles, north-westward, from the northern end of Kadaman Seghir island. Lat. 15° 36½' N., long. 42° 27½' E., on chart No. 143. Depth. 3 fathoms. Remarks. The water to the northward of this island is very much discoloured. (Notice No. 591 of 1915, dated 10th July.)

Charts affected. No. 143, Jhel Teir to Perim island. No. 8d, Red sea, sheet 4. No. 2523, Red sea. Publication. Red Sea and Gulf of Aden Pilot, 1909, page 360.

rig 57/6 August, 60/ Oktober. Fra Miramichi for Plancker c 140/ til Englands Vestkyst. Timecharter 13/ enkelt Trip U. S. og Brasilien. Levering og Tilbagelevering U. S. 15/ enkelt Kanadatrip, Levering og Tilbagelevering U. K. Fra U. S. Stillehavshavne 90/ à 92/6 for Hvede etc. til U. K., August—September.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen 60/ à 62/6 til U. K. pr. August, 85/ Skandinavien pr. August—September, c. 80/ pr. Oktober, c. 32/6 til New York, prompt. Fra Nitrat Havn i Chili 75/ Wladiwostock, August.

Østersøen og Hvidehavet. For skaaren Last fra Nordsverig c. Hfl. 46 til Holland, 95/ D. B. 1½ Boards Hernøsand/London, 80/ Sundsvall (2 Pladser) Hull, 100/ D. B. B. Skellefteå/London, Fres. 140 à 150 D. B. Dellast Boards Nordfrankrig, Fres. 150 à 160 Passages eller Bibao, Fres. 190 à 200 for mindre Baade til Østspanien. Fra Archangel for skaaren Last 135/ à 140/ London, c. 125/ Hull, Fres. 150—160 Korda/Nantes, c. 175 Bordeaux. Korn fra Archangel 8/ à 8/3 pr. Qr. til fransk Atlanterhavshavn.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth omkring 13/ à 14/ til Danmark for c. 2000 Tons Baade, c. 15/ for mindre. 13/ à 13/6 Göteborg, c. 14 svensk Sundhavn, 15/ Stockholm, 7/ à 7/3 London, 14/6 à 15/ Rouen, 18/ à 19/ Bordeaux, 25/ Genua eller Savona, 24/ Port Said (7.300), 28/ Buenos Aires (5.500). Fra Cardiff eller Newport Fres. 15 Bordeaux, 20 à 22 Marseille, 20/6 Genua, Savona eller Spezzia, 23/ Aleksandria.

Skrevet den 27. Juli 1915.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe er der ingen store Forandringer at opvise. Af de nordtyske Pladser viser Lübeck sig fastere og noterer bl. a. for Koks til Kristiania-

tjorden 13 à 14 Kr. og skal have sluttet for Koksgrus (død Vægt) til Göteborg 6¾ Kr., Kalisalt til 2 Havne i Kalmarsund 8 Kr., hvorimod der for Gidssten til Aalborg kun opnaedes 4½ Kr.; Stettin har stadig Kul til svenske Havne, hvorimod det skal være vanskeligere at faa Udfragt derfra til Danmark; Wismar og Rostock har intel særlig af Interesse. Norge har ud over Is til Danmark og svenske Sundhavne saa godt som intel, og Sverige har heller intel nyt at berette uden Sten nærmest til Tyskland samt Brænde til Danmark, for hvilket der noteres omkring 6 Kr. pr. Favn. Af Trælaster er det ret sparsomt. Danmark slutter fra Provinserne nogle Skibe, særlig for Korn- og Foderstoffer til andre Provinshavne, samt enkelte Sukkerlaster til Kjøbenhavn. Kjøbenhavn har i de sidste Dage været bedre og sluttede Byg i Sække til Jylland 4 Kr., Mel til Malmö 3 Kr., Hvede til Aalborg 3 Kr., Majs til Rudkjøbing 14 Øre, Fakse 11 Øre. Afskibning af Gødning fra Kastrup er derimod indstillet og foregaar fra Nørresundby.

Nybygninger, Køb og Salg.

Firmaet A. O. Andersen & Co., her, har købt det her i Havnen liggende argentinske Fuldskeib »Strumsa«, der af Firmaet vil blive sat i Fragtart. Skibet vil efter Forlydende paa hver Rejse modtage 6 à 8 Elever, der her om Bord vil faa Uddannelse i praktisk Sømandsskab.

Et dansk Rederi har købt en Dampet paa c. 2.000 Tons for 300.000 Kr. i Holland og faaet Kaptajn N. Sørensen fra den forliste Dampet »Ely« til Fører. Skibets Navn er »Margrethe«.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kjøbenhavn 19./7. — Amalionsborg ank. Sundsvall 20./7. — Brattingsborg ank. Manchester 1./7. — Borglum ank. Bona 10./7. — Dansborg ank. Bristol 17./7. — Elsborg ank. Newcastle 24./7. — Flynderberg pass. Hirtshals 24./7. — Guldborg pass. Skagen 25./7. — Gurte ank. Aalborg 24./7. — Hammershus afg. New York 9./7. — Harrildsborg afg. Leith 24./7. — Jelling afg. Norre-Sundby 23./7. — Jomsborg afg. Sharpness 11./7. — Jungshoved ank. Rio Grande 21./7. — Jøgersborg ank. Aarhus 21./7. — Kallundborg ank. Aarhus 23./7. — Kalo ank. Manchester 24./6. — Klampenborg afg. Leith 25./7. — Kronborg afg. Rio Grande do Sul 7./7. — Lejre ank. Huelva 22./7. — Næsberg ank. Odense 25./7. — Randelsborg afg. Sfax 21./7. — Rosenborg afg. Baltimore 16./7. — Silkeborg ank. Manchester 10./7. — Skanderborg afg. Manchester 9./7. — Skodsborg pass. Louisiana 23./7. — Spigerborg ank. Sunderland 24./7. — Stegerborg pass. Sidney 15./7. — Stjerneborg ank. Manchester 29./6. — Tuborg afg. Baltimore 10./7. — Taurneborg pass. Hirtshals 23./7. — Ulfshøj afg. Tyne 24./7. — Uranienborg afg. Kjøbenhavn 22./7. — Ørkild afg. Jucaro 18./7.

Vesterhavet. Olga, Christensen, pass. Helsingør 27./7. for Hudiksvall. — Bertha, Degn, ank. Sävenäs 27./7. — Thyra, Lund, afg. Göteborg 26./7. til Sevilla. — Gerda, Rasmussen, pass. l'Onessant 26./7. for Middlebro. — Fylla, Thomsen, pass. Helsingør 26./7. for Sevilla. — Ulla, Hansen, afg. Esbjerg 26./7. til Hull. — Inger, Skou, ank. Måvik 25./7. — Johanne, Mikkelson, ank. Esbjerg 25./7. — Valborg, Jepsen, afg. Sevilla 24./7. til Lissabon. — Nordsoen, Nielsen, ank. Ardrossan 24./7. — Anna, Winslow, ank. London 24./7. — Nexos, Bosse, ank. Stugsund 24./7. — Nerma, Madsen, afg. Swinemünde 25./7. til Stockholm. — Rigmor, Uthall, afg. Plymouth 25./7. til Middlebro. — Polly, Mathiasen, ank. Hargsham 24./7. — Cito, Toft, afg. Sundsvall 24./7. til St. Helieu. — Ellen, Hansen, afg. Hudiksvall. — Karla, Brinch, pass. Dunnet Head 23./7. for Huelva. — Marie, Nielsen, afg. Frederikshavn 25./7. til Valencia. — Stella, Schiff, ank. Drammen 23./7. — Laura, Thøgersen, ank. Gelle 22./7. — Hobe, Gregersen, ank. Hull 22./7. — Nancy, Pedersen, ank. Kjøbenhavn 24./7. — Nora, Jensen, ank. Valencia 21./7. — Yrsa, Larsen, ank. Sevilla 18./7. — Dagmar, Sørensen, afg. Søderhamn 15./7. til Valencia.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, afg. Burntisland 14./7. — Johan Siem, Tannebek, afg. Kjøbenhavn 10./7. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Blyth 24./7. — Russ, Petersen, afg. Baltimore 8./7. — Wladimir Sawin, Wittenkamp, afg. Manchester 11./7. — Excellence Pleske, Boutrup, afg. Aalborg 24./7. — Michail Outehoukouff, Nielsen, afg. Rosario 23./7. — Generalkonsul Pallisen, Folkenborg, ank. Kirkwall 25./7. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Glasgow 23./7. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Dublin 23./7. — Newa, Dahl, afg. Miramichi 12./7. — Freia, Harboe, afg. Montevideo 23./7. — Rota, Christensen, ank. Bordeaux 27./7.

Det estasiatiske Kompagni. Annam afg. Shanghai 21./7. udg. — Arabien afg. Kirkwall 20./7. udg. — Indien pass. Butt of Lewis 15./7. udg. — Magdala ank. Kjøbenhavn 16./7. — Pagan ank. Norresundby 27./7. udg. — Bandon afg. Singapore 25./7. hjemg. — Chumpon afg. Bangkok 21./7. hjemg. — Fionia pass. Finisterre 24./7. hjemg. — St. Croix afg. Singapore 20./7. udg. — Transvaal afg. Delagoa Bay 19./7. udg. — Bintang afg. Panama 24./7. udg. — Jutlandia afg. St. Thomas 27./7. hjemg. — Rhodesia ank. Buenos Aires 21./7. udg. — Selandia afg. Calho 17./7. udg. — Tranquebar ank. Valparaiso 24./7. udg. — Kina ank. Genua 22./7. udg. — Natal afg. Panama 25./7. hjemg. — Siam afg. Colombo 23./7. udg. — Tongking afg. Sydney 21./7. hjemg. — Falstria afg. Dalny 18./7. udg. — Panama afg. Wladivostok 25./7. hjemg.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Leith 23./7. — Gulfaxe, Petersen, ank. Westhartlepool 16./7. — Skinfaxe, Weichardt, ank. Methil 19./7. — Rimfaxe, Petersen, ank. Tyne 23./7.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Tynen 23./7. — Elna, Rathje, afg. Tynen 25./7. — Therese, Pedersen, afg. St. Folieux 23./7. — Harriet, Larsen, ank. Oran 22./7. — Dagny, Therkildsen, ank. Heysham 26./7. — Simone, Olesen, ank. St. Nazaire 19./7. — Jeanne, Olsen, ank. Granton 16./7. — Vera, Riso, afg. Swansea 21./7. — Daisy, Jørgensen, afg. Seaham 20./7. — Anine, Leth, afg. St. Tropes 22./7.

Dania. Mary, Clausen, ank. Umeå 25./7. — Nelly, Clausen, ank. Rouen 25./7. — Lilly, Bang, ank. Rouen 16./7. — Alexy, Duhn, afg. Fowey 24./7. til Norrköping. — Dagny, Sørensen, ank. Ørnskildsvik 17./7.

Thuro. Petrine Hansen, Hansen, ank. Hobro 20./7.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Anna ank. Leith 26./7. — Freja ank. Rodby Havn 14./7. — Rolf afg. Blyth 13./7. — Hans Jensen ank. Archangelsk 21./7.

Orion. Sirius afg. Baltimore 21./7. — Orion afg. La Plata 8./7.

Era. Erindring, Nielsen, ank. Leiths Red 19./7. — Energi, Jensen, ank. Burntisland 23./7. — Enigheden, Jensen, ank. Firth of Forth 23./7.

Sejlskibe.

Svendborg. Emilie, Rasmussen, ank. Reykjavik 22./7. — Constance, Hansen, ank. Leith 20./7. — Concordia, Henriksen ank. Seydisfjord 20./7. — C. L. Rasmussen, Hansen, ank. Isafjord 18./7. — Urda, Skov, pass. Hirtshals 21./7. — Newsky, Nielsen, ank. Warberg 22./7. — Doris, Kohke, ank. Kjøbenhavn 22./7. — W. Petersen, Petersen, ank. Falmouth 24./7. — Criterion, Nielsen, ank. Leith 24./7. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Leith 24./7. — Capella, Hansen, ank. Newcastle 24./7. — Otto, Klug, ank. Halmstad 25./7. — Danmark, Husfeldt, ank. Halmstad 25./7. — Norden, Olsen, ank. Gaste 24./7. — Willemoes, Eriksen, ank. Akureyri 23./7. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Burntisland 21./7. — Jason, Hansen, ank. Falkenberg 25./7. — London, Andersen, ank. Falkenberg 25./7. — Cornwall, Petersen, ank. Manchester 23./7. — Christian, Jørgensen, ank. St. John 23./7. — Hans Ditlev, Stougaard, ank. Marstrand 22./7.

Era. Møreur, Christensen, ank. Miramichi 16./7. — Sostrene, Knudsen, ank. Siglufjord 19./7. — Lauritz, Folmer, ank. Ronneby 17./7. — Anna, Levinsen, ank. Gravemünde 19./7. — Danmark, Andersen, afg. Kjøbenhavn 19./7. til Teignmouth. — Gloria, Kromann, ank. Dysart 19./7. — Phönix, Christensen, ank. Methil 19./7. — Hans, Christensen, ank. Liverpool 19./7. — Ami, Albertsen, ank. Leith 19./7. — Vesta, Andersen, ank. Dysart 13./7. — Immanuel, Winther, ank. Queenstown 20./7. — Christiane, Petersen, ank. Aarhus 21./7. — Avance, Bagger, ank. Travemünde 21./7. — Alf, Hansen, ank. Moss 21./7. — Elsa, Boye, ank. Svendborg 21./7. — Proven, Schmidt, ank. St. John N. B. 21./7. — Husavik, Hansen, afg. Miramichi 22./7. til Clarecastle. — Valkyrien, Hansen, ank. Miramichi 22./7. — Hermod, Petersen, ank. Miramichi. — Astrava, Svane, er ank. Tangier. — Nathalia, Eriksen, ank. Irvine 22./7. — Dana, Friis, ank. Travemünde 22./7. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Stubbekjøbing 24./7. — Nauta, Starke, ank. Eyrabakkí. — Mars, Kohler, ank. Borgarnes 23./7. — Arken, Andersen, ank. Travemünde 24./7. — Suga, Olsen, er ank. til Chatham (Canada). — Niels, Rasmussen, pass. Cape Wrath 20./7. vestg. — Possidon, Rasmussen, ank. Langesund 24./7. — Emanuel, Kock, ank. Kongshavn 24./7. — Apollo, Albertsen, ank. Vejle 24./7. — Pampa, Thorsteinson, ank. Leith 24./7. — Mette, Raahauge, ank. Leith 24./7. — Kathrine, Boye, ank. Leith 24./7. — Johanne, Jørgensen, afg. Yoghla 24./7. til Canada.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 29. Juli 1915. — Føllesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1914. (Fortsat.) — Dansk Sejlskibsfører-Forenings Generalforsamling. (Sluttet.) — Skibstorerne mellem Seylla og Karybdis. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns uofficielle Børskurs.

DE FORENEDE JERNSTØBERIER ^{AS}

AFDEL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN

SKIBS
BAGE
OVNE

KÅBYS KOMFURER
I ALLE STØRRELSER

SKIBSØVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

Fragtdamper.

Et 1ste Klasses hollandsk Skibsværit kan paatage sig Bygningen af en ny Fragtdamper paa 1,500 Tons.

Bugserdampere

til Salg, 240 ind. H.K. Klasse Veritas.

En Bugserdamper under Bygning 475 ind H.K. Højeste Klasse Veritas.

Nærmere Underretning meddeler D. Borger & de Jonge, Mæglere i Rotterdam.

Korrespondance udbedes paa Tysk.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og Chr. Schjorbecks Effort, Helsingør.

Skibsproviandering

Lager af Manila- og Hamptougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragning.

Tlg. Adr.: 3224. Telefon: 3244.
Tonnage.

TIVOLI

Sommersæson fra 8de Maj til 12te Septbr. 1915.

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. Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karuseller, 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).

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviandering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.

Telefon 7262.

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 Provinshyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

16, Holmens Kanal.

Privat e.

6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1798. 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:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

Kristiansgade 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. Agenter i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse

Telefon-Nr.

Holbergsgade 1, 1. Sal.

Copensura

42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

I Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:

Telegram-Adresse.

Telefoner:

Holmens Kanal 24.

„Fourthcomp.“

Central 256 og 10756

H. NIELSEN

1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags Skibsreparationer.

Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

OLSKIND

Bedste Olieøj

Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faas overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).



Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027.

Amaliegade 30.

Øbro 125 n.

Kompasser

eller

Lord Kelvins System eget Fabrikat.

Spritkompasser E. S. Ritchie & Sons originale samt af eget Fabrikat

Baadskompasser

(Sprit og tørre) Knæ eller Hus med Lampe.

Azmutinstrumenter

Pøjletøtter

Kikkertø

dobbelte og lange

Sextanter og Octanter med og uden Kew Certifikat

Reparationer udføres.



Walkers

originale

Lodde- og Loggeapparater

Fuldfarts

Loddemaskiner

Loddespill

Loddewire (enkelte og dobbeltslænet)

Barometre

Hydrometre

Cilnometre

Megaphoner

Parallellinealer

Passere

Forstærrelsesglas

Lanterner

med og uden Certifikat

Morses Signallanterner m. m.

Reparationer udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.



NORSKE LLOYD

Kristiania

Sø-, Vare-, Breakdown-

og Ansvarsforsikring.

Genforsikrings-Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 6 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

Telegr.-Adr.: „REASSURANCE“

Forsikringsaktieselskabet „National“

København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige, faste Præmier

Hovedkontor: Nørrevoldgade 15

Telefon 7565.

Telegram-Adr.: „Nation“.

MEKANISK KEDEL-RENSNING

Herskind & Wulff.

(I. P. Martinussen)

Amaliegade 35.

Telefon { Centr. 8712.
Privat: Øbro 2884 x.

Kjøbenhavns
uofficielle Børskurs d. 28. Juli 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		163	163 ¹ / ₂
Danmark		179 ³ / ₄	180 ¹ / ₂
Norden		181 ³ / ₄	182
Carl		208 ¹ / ₂	209 ¹ / ₄
Dannebrog		274 ³ / ₄	275
Skjold		180	181
Urania		—	—
Dampsk. af 1896		234 ¹ / ₂	235 ¹ / ₄
Højmdal		214	215
Gorm		222	222 ¹ / ₂
Neptun		234 ¹ / ₄	235
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		120 ¹ / ₄	120 ¹ / ₄
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ³ / ₁₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk. 1. Afd. 1. S.		—	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvn. Kreditf.		—	—
4 ⁰ / ₁₀ — — 2. Serie..		—	—
4 ⁰ / ₁₀ — — 1. —		—	—
4 ⁰ / ₁₀ Østift. Kreditf. 1. —		—	—
4 ⁰ / ₁₀ — — 7. —		88 ¹ / ₂	88 ² / ₄
3 ¹ / ₂ % — — 6. —		—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. —		—	—
Aktier.			
Nationalbank		152 ³ / ₄	154
Privatbank		109 ³ / ₄	109 ³ / ₄
Landmandsbank		129 ¹ / ₂	129 ³ / ₄
Handelsbank		144 ¹ / ₂	145 ¹ / ₂
Kbhvn.s Låne- og Diskontobank		93 ¹ / ₂	95 ¹ / ₂
Sukkerfabr.		268 ¹ / ₂	268 ³ / ₄
Burm. & Wain		114 ¹ / ₂	115
Bryggeri Aktier		155 ¹ / ₂	157
Helsingørs Jærnsk.		—	—

Vekselkurser d. 28. Juli 1915.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	78.25	
London	18.40	
Paris	70.00	
Amsterdam	157.00	
Wien	59.00	

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse
af Mr. Thomas Waltans Bog „Know your own ship.“
Faa i København fra de enkelte Foreningers Lokaler og hos Blanketselerss Eftf.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.
Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.

**Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.
Bundfarver**

for Træ- og Jernskibe.
Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindselev, Vesterangade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

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

Største en gros Lager af
Tr. Rør, Fittings - Kedelrør - Armaturer



Anvend kun vor fortrinlige, sugedygtige

— PUDSETVIST „AH“ —

i meget haandterlige Baller à 50 kilo

Sanitetsartikler, Væg- og Gulvfliser,
Bygningsstøbegods

OHLSEN & AHLMANN A/S

KØBENHAVN

Telegr.-Adresse: »OHLSEN«

Egen Telefoncentral 7890

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.

Bjerch-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.



BRASSO
FLYDENDE
METAL
PUDSE-EXTRAKT.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{A/S}

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. —

LANDMANDSBANKEN

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

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. 7898.
Nat-Telefon i Havaritilfælde 7900.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Betragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“
Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Denthlo's Eftf.

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.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

I. P. Carstensen, Skibs- og Baadebyggeri,

KORSØR (etabl. 1872)

anbefaler sig med Levering af alle Slags Baade.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søager).

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

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 Cylinderoilier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Randers Rebslaaeri

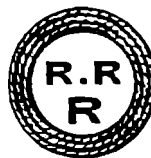
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltouge

til Skibsbrug og Elevatorer



ZOOB. HAVE

i København

køber gerne for den
brugbare Dyr.

Telefon 6430. **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Freights“.

Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERSGADE 2.

Husk
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.
Stort Lager af færdigvadede Klædedager.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telt. 6. **Dragør.** Telt. 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
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.



Forlang altid
Otto Mönsted's
OMA
Plante Margarin

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.

Aarhus mekaniske Værksted
Alle Slags Skibs- og Maskinreparationer
samt Kedelrensning udføres.
Fredensgade 16. Telefon 3950.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og
midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværks-
arbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved
Henvendelse til

Entrepenør F. HINRICHSEN,

Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.
Adelgade 79. København K.
Telef. Central 8556



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassee Skræderi og Herreækviperlog.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassee Syning.

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

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift — Solid — Driftssikker.

5—100
HK

A/s „VØLUND“.
Blegdamsvej 32. København N.

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre.			
Anden Side og Siden efter Tekst pr. Petitlinie à 45mm Bredde	25 —			
De øvrige Sider pr. Petitlinie à 45mm Bredde	20 —			
Moderation for 5 Gange	13 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.

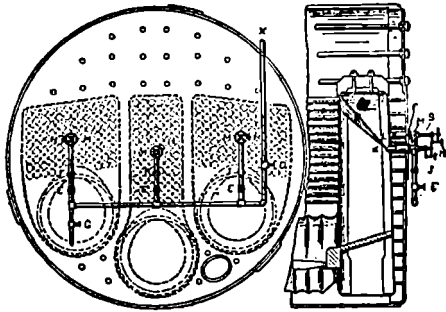
Nr. 31

Kjøbenhavn, Torsdag den 5. August 1915.

22. 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 anlægge Røgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter dnglig, er Rør etc. altid rene.

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

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 23-30.

TELEFONER.
1403 — 1405
3053 — 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

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

AKTIESELSKABET HOLZAPFEL-SELANDIA

Compositloner

Jern, Staal og Træskibsbunde.
Leverandør til Flaaden.

Indregistreret

Telegramadr.: „HOLZANDIA“.

Kontor: Toldbodvej 7, Kjøbenhavn.



Varemærke

Telf.: 5601. Palæ 2256.

Fabrik: Øresundsvej, Amager.

Rustbeskyttende Farve

Bunkers og Lastrum.
Leverandør til Statsbanerne.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

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

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
Petrograd. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

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.

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“.

D. D. P. A.'s

Motorpetroleum

er

den bedste i Verden.

Soder aldrig Motoren til.
Absolut øksplosionsikker.
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 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.

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.

LANDMANDSBANKEN

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

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
Bunker-
depot.

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT
Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.

ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

C. K. HANSEN.

KØBENHAVN.

∴ DAMPSKIBSRHEDER ∴

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.

BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dampskibsselskaberne

VULCAN og MERCUR

Telefon 5459. Telegramadresse: „Canus“.

Korresponderende:

Reder N. P. Nielsen,

Herluf Trollesgade 28.

A. O. ANDERSEN & Co.

Copenhagen & Christiania.

Telegr.: Pacao { Copenhagen. Teleph. { 5836 Copenhagen.
Christiania. { 19369 Christiania.

STEAMSHIPOWNERS-AGENTS

Chartering - Clearance - Average.

P. Brown jun. & Co.

Dampskibsrederi * Dampskibsagentur.

Amallegade 43. — Telegr.-Adr.: »Brown«. — Tlf. C. 276.

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

„UTRECHT“
Maskin- og Skibsbyggerier,
ved Ingeniør Andr. Vang, Hellerup,
Generalrepræsentant

for Skandinavien og Rusland.

Lodsplads.

Ved Aarhus Havn bliver en Plads som Havne-lods ledig fra 1ste Oktbr. d. A.

Pladsen, hvorom Oplysninger kan indhentes hos Havneadministrationen, besættes ved Konstitution i det første Aar.

Ansøgning indsendes til Havneudvalget inden d. 15. Aug. d. A.

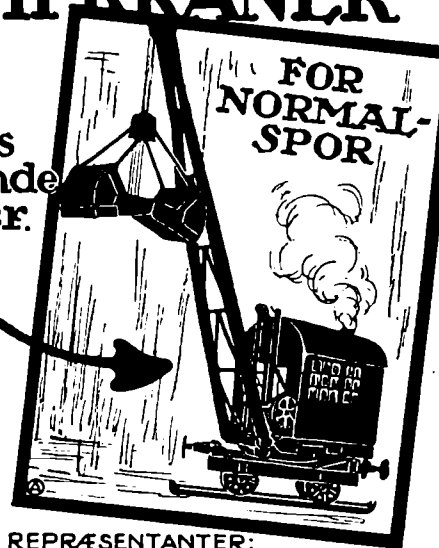
Aarhus Havneudvalg, den 22. Juli 1915.

Knud Degn. Raadgivende Ingeniør,
cand. polyt. M. Ing. F.
projekterer og leder Udførelsen af alle Slags
Havne- &
Uddybningsarbejder

Kontor: Havnegade 55¹. København K. Telefon 351.

DEMAG DAMPKRANER

leveres
omgaaende
fra Lager.



REPRÆSENTANTER:

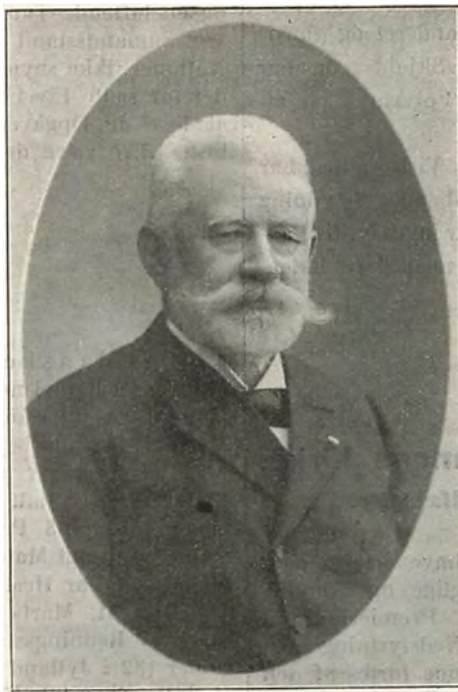
EDWARDS & RASMUSSEN

INGENIØRER

KØBENHAVN B, VESTERGADE 3.

**DEUTSCHE
MASCHINENFABRIK AG
DUISBURG**

Carl G. F. Schwartz.



Den 30. f. M. er forhenværende Navigations-skolebestyrer, Professor Carl Georg Ferdinand Schwartz, efter nogen Tids Svagelighed, afgaaet ved Døden her i Byen i en Alder af 90½ Aar. Budskabet om hans Død kommer jo saaledes ikke uventet, men det vil blive modtaget med Vemod i vide Kredse, ikke mindst af de Tusinder af Sømænd for hvem den Afdøde har været en højt agtet og meget afholdt Lærer i Løbet af 60 Aar.

Med Professor Schwartz er en fremragende Foregangsmand paa Navigationsskolevæsnets Omraade gaaet bort. Hans Virksomhed som Lærer ved og Bestyrer af Kjøbenhavns Navigationsskole har, som man ser, næsten strakt sig over to Menneskealdrer og hans Forfattervirksomhed paa det nautiske Omraade har været meget betydelig. Det han herigennem har udrettet for den danske Sømandsstand, vil sikre ham en stor Taknemmelighed og et smukt Eftermæle hos hele vor Navigatorstand og langt derudover.

Schwartz, der var Søn af Kunstdrejer C. A. Schwartz, blev født den 27. Februar 1825 og gik til Søs ved Fjortenaarsalderen. Tyve Aar gammel forlod han den praktiske Sømandsgerning efter paa de sidste Rejser at have gjort Tjeneste som Styrmand og fik den 1. November 1845 Ansættelse som Lærer ved Kjøbenhavns Navigationsskole, hvor han i Efteraaret 1856 avancerede til at blive Bestyrer. I meget nær 40 Aar ledede han Navigationsskolens Virksomhed, og først i Foraaret 1896 formaaede Helbredshensyn ham til at nedlægge det for en Mand i hans Alder særdeles omfattende og anstrængende Arbejde, der var forbundet med Varetagelsen af Skolens Anliggender indadtil og udadtil. Hans Efterfølger som Skolens Bestyrer blev hans Svigersøn, Hr. Carl D. Neergaard, der endnu beklæder denne Stilling. Samtidig at opgive hele sin Lærervirksomhed, hvad hans Alder i og for sig kunde have berettiget ham til, ønskede

Schwartz dog ikke, han beholdt som hidtil hele Undervisningen i Navigation paa Skolens 2. Afdeling og var tog den lige til den 1. November 1905.

Ved Siden af sin Lærergerning fandt Schwartz so omtalt Tid til at udfolde en efter de specielle Forhold meget betydelig Forfattervirksomhed. Allerede i 1847 udkom hans første Opgavesamling, som han i de efterfølgende Tidsrum lige til 1901 supplerede med en Række Samlinger i forskellige Udgaver, afpasset efter Tidens vekslende og voksende Krav. I 1870 udkom hans »Forklaring over de astronomiske Observationer« og i 1875 »Grundtræk af Læren om Kompassets Deviation«, disse senere med de fornødne Ændringer og Udvidelser gik over i »Haandbog til Brug ved Undervisning i Navigation« hvis første Udgave med tilhørende Tabeller fremkom i 1883. I 1902 udkom Haandbogen i tredje Udgave, siden Gang ledsaget af et specielt islandsk Udvalg af de ligesom Teksten udvidede Tabeller. I 1886 udgav Schwartz »Ledetraad i Matematik og Regning« og i 1894 en »Avisning til Skibsdagbogførelsen«. Endelig fremgaar af Fortalen til Navigationsdirektør I. A. D. Jensens »Nautiske Tabeller« af 1902, at Schwartz har beregnet udførlige Refraktionstabeller, som han har skænket til Navigationsvæsnets, og saa vidt os bekendt har han ydet ligesom fuldendt nogle tabellariske Arbejder, som Kjøbenhavns Navigationsskole har modtaget som Gave.

I 1870erne virkede Schwartz sammen med, navn den bekendte Politiker Christen Berg og Navigationsslæder Heegaard for Oprettelsen af Tuxens Legat, der i flere Retninger har været til Gavn for Navigationsvæsnets og dets Mænd, og endelig nedlag han et stort Arbejde i den Kommission, der i 1886 blev nedsat til Behandling af Navigationsundervisningens Anliggender.

Fra første Begyndelse som Navigationslærer var Schwartz ansat af Staten, idet Kjøbenhavns Navigation

kole ved hans Ansættelse var underlagt en kongelig Direktion. I Aaret 1852 overlodes imidlertid Ledelsen af skolen til »Foreningen til Søfartens Fremme«, og han fik da Ansættelse af denne.

I Sommeren 1849 var han udkommanderet og gjorde Tjeneste som Styrmand i Linieskibet »Skjold«, og har saaledes ogsaa deltaget i Fædrelandets Forsvar i en alvorsfuld Tid.

Det er en Selvfølge at Afdøde, hvis Virksomhed har været af en saa omfattende og indgribende Betydning for den danske Sømandsstand, ogsaa har nydt ydre Paakommelse, han var saaledes dekoreret med flere inden- og udenlandske Ordener.

In Sørgenhøjtidelighed i Holmens Kirke. De omkomne Søofficerers Jordfæstelse.

Som adskillige af vore Læsere vil have erfaret gennem Dagbladene, mistede to unge, dygtige og afholdte Officerer, Kaptajn H. Münter og Premierløjtnant H. Høeek. Livet den 27. f. M. ved en Nedstyrtning med Baadens Flyvebaade »Maagen III«. Denne førtes af den rislige og udmærket, dygtige Flyver Premierløjtnant løbeck paa en Øvelsesstur, medens Kaptajn Münter, der var Chef for Vagerinspektionsskibet »Løvenørn«, deltog i Turen som Passager. Efter en smuk Flyvning i c. 800 Feters Højde ind over Hovedstaden og ud over Reden kete Ulykken, idet Føreren vilde lade Flyvebaaden gaa ned paa Vandet i Nærheden af Marinens Flyveplads. Efter en temmelig brat Glideflugt nedefter i to Spiraler, nækkede Flyvebaadens Bæreflader og den styrtede fra 80 Meters Højde ned imod en Cementmole og derfra ned i Vandet. Flyveapparatet blev knust og de to Officerer fandt en brat Død.

I Lørdags den 31. Juli fandt de forulykkede Officerers Jordfæstelse Sted Kl. 2 Eftermiddag fra Holmens Kirke, og den formede sig til en gripende Sørgenhøjtid, der længe vil mindes af de Tilstedeværende. Udenfor Kirken paraderede to Marineafdelinger med Faner og fusikkorps, og inde i Kirken var Lysekronerne tændt og et pragtfuldt Væld af Blonster og Kranse, deriblandt mange signerede, dækkede de to Kister og strakte sig ennem hele Kirkens Midtergang. Kirkens Gulv var fyldt i sidste Plads. Foruden af de Afdødes Paarørende og landskaberne fra »Løvenørn« og Flyvestationen, med en derst repræsentativ Forsamling af Officerer fra Sø- og Landetaten, Ministre, fremmede Gesandter og civile Autoriteter m. fl., samt adskillige Damer. Efter at Salmen »Som Morgendug mit Liv hensvinder« var sunget, holdt rovt Fenger en trostefuld Tale, for hvilken han lagde et Ord af Profeten Amos til Grund, hvor det hedder: Mon der stodes i Trompet i en Stad, uden at Folket forfærdes? eller mon der sker en Ulykke i en Stad, og læreren har ikke gjort den? og sluttede, efter at have udybet disse Tanker i Forbindelse med den her skete Ulykke, med at minde om den samme Profets trostefulde orjættelse, at om end Gud undertiden baade forfærder og lader Ulykken komme, saa staar hans Kærlighed og Trofasthed dog bag all. Han, som lover at rejse det ildne Hjem paany og læge det brudne og søndrede.

Efter Provstens Tale intonerede Orgelet den smukke alme »Lyksalig, lyksalig hver Sjæl som har Fred«, hvorefter de to Kister bæres ud af Kirken af Søofficerer, mens en Solosanger, akkompagneret af Orgelet, sang et arvel.

Det mægtige Følge forlod nu Kirken i en vemodig temning, medens Tusinder af Mennesker havde taget opstilling udenfor denne.

Ved disse to modige og dygtige Officerers bratte Bortgang rammes, foruden deres Paarørende ogsaa Søofficereskorpset. Flaaden og Fædrelandet haardt, især i en saa alvorlig Tid som den nærværende, men det er en Trøst og en løftende Tanke for enhver Dansk, at vort Folk og vor Sømandsstand ogsaa nu som fordem og som andre Nationer, ikke savner Mænd, baade mellem Høje og Lave, der tør sætte Livet ind paa at opfylde deres Pligt og paa at løse de Opgaver, som Tiden og Forholdene kræver løst. Ære være de Bortgangnes Minde.

Kjøbenhavn, den 5. August 1915.

Det danske Redningsvæsen. Fra Marineministeriet har vi modtaget Beretning om det danske Redningsvæsens Virksomhed fra den 1. April 1913 til den 31. Marts 1914, udarbejdet i Marineministeriet.

Det fremgaar af denne, at der ved det norskejdske Redningsvæsen ialt er ansat 595 Personer, og ved det bornholmske 63 Personer. Til Transport af Redningsbaade og øvrigt Materiel er der sluttet Kontrakt med Ejere af ialt 231 Par Heste.

Den 31. Marts 1914 fandtes der i Kongeriget Danmark 57 Redningsstationer, nemlig 34 Baad- og Raketstationer (32 i Jylland og 2 paa Bornholm), 8 Baadstationer (i Jylland) samt 15 Raketstationer (9 i Jylland, 4 paa Bornholm, 1 paa Møen og 1 paa Sjælland); en af Raketstationerne i Jylland (Thorsminde) er desforuden forsynet med Baad, men uden fast Mandskab til denne.

Foruden de ovennævnte Redningsstationer forefindes der den 31. Marts 1914 i Jylland 11 Bistationer, ved hvilke der er anbragt Redningsbaade, der betjenes af Mandskabet fra en nærliggende Hovedstation, nemlig Skagens Gren, Gl. Skagens Bistation, Spirbakken, Skivevren, Uggerby, Rødhus, Thyborøn Nord, Svenske Knolde, Anholt Fyr, Horneks paa Læsø samt Blaavands-Huk. Endvidere er der ved Tidsvildeleje og paa Christiansø deponeret Raket-Redningsmateriel til Brug ved indtræfende Strandinger.

I Tiden fra 1. September til 30. April udfores der Vagttjeneste fra Solnedgang til Solopgang af Redningsvæsnets eget Mandskab. I de fem Sommermaaneder besørger Vagttjenesten om Natten af vedkommende Strandfoged, og denne besørger ligeledes Vagttjenesten om Dagen hele Aaret rundt.

Redningsbaadenes Antal er 56. Paa Jyllands Kyster findes 45 Redningsbaade, 2 paa Fano, 1 paa Mano, 3 paa Læsø og 2 paa Anholt. Paa Bornholm findes 2 Redningsbaade og endvidere henstaar en Reserveredningsbaad paa Orlogsværftet.

Bekostningen ved Anskaffelsen af en Redningsbaad med Hus og øvrigt Tilbehør andrager for Tiden c. 15,000 Kr. Ialt har Redningsvæsnet omtrent 80 Bygninger i Brug til sit Materiel. De aarlige Driftsudgifter andrager for en Baad- og Raketstation c. 4,550 Kr. og for en Raketstation c. 1,650 Kr. Fra Orlogsværftets Laboratorium er der leveret det fornødne Antal enkelte, dobbelte og tredobbelte Raketter med Tilbehør samt Signalaraketter og Strandingslys. Forbruget har, ialt udgjort 394 Raketter og Lys.

I Finansaaret er der af Statskassen anvendt et Beløb af Kr. 320,874.17 til Redningsvæsnet samt bevilget en Sum af 8,000 Kr. til Uskadeliggørelse af Vrag, der ligger paa Forstranden til Fare for Rednings- og Fiskerbaade.

I Arets Løb er der forefaldet 10 Redningsforetagender, nemlig 6 med Redningsbaade og 4 med Raketapparat. Antallet af de Reddede har udgjort ialt 44; af disse redtedes 26 ved Redningsbaade og 18 ved Raketapparaterne. Redningsapparaterne har desuden i 48 Tilfælde været i Bevægelse i Anledning af indtrufne eller befrygtede Strandinger, eller for at hjælpe Fiskerbaade, heraf har 47 været

forgæves Moder, medens der i ét Tilfælde er reddet en Fisker.

Af Dampskibene »Vestkysten« og »Vesterhavet« er der desuden hyppigt i Aarets Løb ydet Assistance til Fiskerbaade.

Siden Redningsvæsnets Oprettelse er det samlede Antal af Mennesker, der ved Hjælp af de paa de danske Kyster anbragte Redningsapparater er reddet, ialt 9,305. Med Beretningen følger et farvetrykt Kort, paa hvilket er nedlagt samtlige Redningsstationer og hermed i Forbindelse staaende Telefonledninger.

Tyske Skibe oplagt i amerikanske Havne. I Folge en i amerikanske Blade fremsat Oversigt over de tyske Handelsskibe, der er interneret eller oplagt i Havne i de Forenede Stater, skal den samlede Tonnage af disse tyske (samt nogle faa østerrigske) Skibe beløbe sig til 500,000 Brutto (300,000 Netto) Tons.

Hamburg—Amerika-Linien har 24 Fartøjer bunden i amerikanske Havne, deriblandt Kæmpedamperen »Vaterland«. Norddeutscher Lloyd har 14 Fartøjer oplagt, deriblandt det ny Skib »George Washington« paa 26,000 Tons.

Blandt de 60—70 Skibe, der er medregnet i Oversigten, er der 16 paa over 10,000 Tons, nemlig følgende: »Vaterland« (Hamburg—Amerika-Linien) 54,282 Brutto-Tons, »George Washington« (Nordd. Lloyd) 25,570 Brutto-Tons, »Amerika« (Hamburg) 22,622, »Kronprinzessin Cäcilie« (Nordd. L.) 19,503, »Kaiser Wilhelm II« (Nordd. L.) 19,361, »Præsident Lincoln« (Hamburg) 18,168, »Præsident Grant« (Hamburg) 18,072, »Cincinnati« (Hamburg) 16,339, »Pensylvania« (Hamburg) 13,333, »Grosser Kurfürst« (Nordd. L.) 13,102, »Bulgaria« (Hamburg) 11,440, »Barbarossa« (Nordd. L.) 10,984, »Prinzess Irene« (Nordd. L.) 10,892, »Friedrich der Grosse« (Nordd.) 10,771, »Hamburg« (Hamburg) 10,931 og »Rhein« (Nordd. L.) 10,058.

Omtrent Halvdelen af de henved 70 Skibe ligger i New York, deriblandt de to største, de andre er spredt rundt om i andre Havne. I Fortegnelsen er ikke medregnet de to Hjælpekrydsere »Eitel Friederich« og »Kronprinz Wilhelm«, der er interneret i Newport News samt en interneret Kanonbaad.

Tilgangen af Tonnage nu og efter Krigen. Det Tab som Krigen har foraarsaget Verdenstonnagen beregnes allerede nu af »Fairplay« til 1 Mill. Reg.-Tons, hvortil kommer, at Skibbygningsvirksomheden i de krigsførende Lande saa godt som ligger stille.

I Betragtning af at Storbritannien, Tyskland, Frankrig og Østrig tilsammen i Aaret 1913 byggede Skibe af ialt 2,635,231 Tons Rumindhold, kan der imødeses et alvorligt Skaar i Verdenstonnagen, hvis denne fremdeles vil blive formindsket efter samme Maalestok.

Denne Omstændighed bekræfter Redernes Mening om den nuværende Tonnages store Værdi og at denne vil holde sig selv efter Krigen, samt at Fragterne ogsaa da vil vedblive at være lønnende, selv om der i Øjeblikket viser sig en tilfældig Nedgang.

Flere danske Skibe ødelagt. Den 25. f. M. er Damperen »Nogill«, tilhørende A/S. Sø-Transportkompagniet, Kjøbenhavn, blevet sprængt i Luften i Nordsøen af tyske Orlogsmænd. Skibet, der maalte 134 Netto Reg.-Tons, var lastet med Træ. Endvidere er de danske Skonnerter »Marie« tilhørende Rederiet H. C. Rasmussen af Marstal, »Neptunus«, tilhørende Rederiet C. V. Petersen i Svendborg og »Elna«,

tilhørende Rederiet H. R. Eriksen i Ærøskjøbing, alle lastet med Træ, den 26. s. M. blevet ødelagt af tyske Undervandsbaade i Nordsoen e. 130 Sømil udfor Kysten af Northumberland.

Henvisning. Vi henleder Skibsforeres og Rederes Opmærksomhed paa de i dette Blads Nr. 30. under »Efterretninger for Søfarende«, indeholdte Meddelelser angaaende Besejlingen af Firth of Clyde og andre engelske Havne, samt Oplysninger vedrørende Blokaden af Adriaterhavet. Det maa, særlig under de nuværende urolige Forhold, indtrængende tilraades Redere og Navigatorer omhyggeligt at studere »Efterretningerne« ,efterhaanden som de fremkommer.

Passerede Skibe. Førerer af Dampskibet »United States« meddeler, at han paa Skibets Rejse fra New York hertil den 27. f. M. Kl. 11 Fm. paa 58° 37' N. Br. og 3° 35' Ø. Lgd. passerede Barkskipet »Claudia«. Barken, som ønskede sig rapporteret, meldte »alt vel«. Det var stille Vejr.

Fra Førerer paa Dampskibet »Flora« har Det forenede Dampskibsselskab modtaget følgende Meddelelse:

Paa Rejsen fra Hull hertil den 29. f. M. passerede Dampskibet »Flora« paa 57° 12' N. Br. og 6° 42' Ø. Lgd. Skonnerten »Solon« med Signalgstavterne N. II. II. P. Skonnerten, som ønskede sig rapporteret, meldte alt vel og styrede bidevind S. S. V. Vinden var vestlig, frisk Brise og klart Vejr.

Passerede Vrag. Fra Førerer af Dampskibet »Kiew« har Selskabet modtaget følgende Meddelelse: Mandag den 26. Juli fra Kl. 7½ Fm. til Kl. 9 Em. passerede Dampskibet »Kiew« 3 brændende Skibe paa henholdsvis e. 56° 35' N. Br. og 2° 29' Ø. Lgd., 56° 40' N. Br. og 2° 42' Ø. Lgd. samt 56° 48' N. Br. og 2° 47' Ø. Lgd. De to første passeredes tæt om, og de norske Nationalitetsmærker saas paa Siderne. Det saa ud, som om begge Ankre var furet i Bund, da Kæderne hængte op og ned. Vejret var fint, men der observeredes hverken Mandskab eller Baade omkring Stedet.

Fra Førerer paa Dampskibet »Nordjylland« har Selskabet modtaget Meddelelse om, at han den 24. Juli Kl. 10 Form. paa 57° 17' N. Br. 4° 25' Ø. Lgd. har passeret en stor Vragdel af et Træskib. Vraget, der ligger farligt for Sejladsen med Kolen i Vejret, rager 4 Fod over Vandfladen, er rødmalet og e. 60 Fod langt.

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg er den 1. August blevet officielt aabnet for Publikum. Til Stede var Handelsminister Hassing-Jørgensen og Kultusminister Kejser Nielsen, Formanden for Landstingets Finansudvalg Proprietær Piper, Formanden for Folketingets Finansudvalg Folketingsmand K. M. Klausen samt et stort Antal Repræsentanter for Handel, Søfart og Industri.

Ved en Frokost paa Marientyst talte Handelsminister Hassing-Jørgensen for Musæet og Admiral Richelieu for de Mænd, som har oprettet det. Museumsdirektor Lund talte for Handelsministeren.

Konsulatvæsenet. I Følge kgl. Resolution af 19. Marts 1914 er det kgl. Konsulat for Celebes, hollandsk Indien, flyttet fra det tidligere Sæde i Byen Menado til Macassar. Samtidig er M. Kolthoff af Macassar blevet udnævnt til ulønnet dansk Konsul for Celebes med Sæde i sidstnævnte By.

Fra samme Dato er Vicekonsulatet i Macassar blevet nedlagt. Udenrigsministeriet har derefter oprettet et Vicekonsulat i Menado og den 8. April ansat G. F. Höchner af Menado som ulønnet Vicekonsul dersteds under det kgl. Konsulat i Macassar. Ved kgl. Resolution af 10. s. M. er der tildelt Vicekonsul Höchner personlig Titel af Konsul.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Sverig: Byen Saloniki i Grækenland er erklæret fri for Pest.

Norge: Wien er erklæret for kolerasmittel.

Dampskibsselskabet Gefions Bestyrelse har besluttet at udbetale et å Konto Udbytte af 15 pCt. for Aaret 1915.

Dampskibsselskabet Progress' Bestyrelse har besluttet at udbetale et å Konto Udbytte af 15 pCt. for Aaret 1915.

Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 66/1915. Overretssagfører Repsdorph, Aktor mod Skibsfører C. D.

Under denne Sag tiltales Skibsfører C. D. for Overtrædelse af Sølovens § 293. Han er født den 30. November 1870 og er ikke funden tidligere straffet. Han har i 1912 som Fører af S/S. »Arabien« haft en Kollision i Formosastrædet. Ved den af vedkommende engelske Domstol afsagte Dom blev Tiltalte kendt ansvarlig for Kollisionen.

Nærværende Sags Omstændigheder er efter Tiltaltes Erkendelse og det iøvrigt oplyste, følgende:

Den 15. December 1914 forlod M/S. »Malakka«, tilhørende Det østasiatiske Kompagni i Kjøbenhavn, San Francisco med en Ladning, bestaaende af Mel, Byg, Frugt og Stykgods. Tiltalte var Skibets Fører. Det skulde i Champerico indtage Kaffe, og dets Ladning var bestemt til Kristiania og danske Havne.

Der styredes forskellige Kurser ned langs Kysten. Den 17. om Middagen fik man en Stedbestemmelse dels ved en Breddeobservation dels ved Pejling af Land, og Kl. 3¹⁰ samme Eftermiddag pejledes Øen San Clemente Samtidig udsatte Tiltalte ny Kurs, S. 35° Ø., lige paa San Benito Island, som han ventede at passere den næste Dag, men da han ved Middagstid den 18. kunde regne ud, at han ikke vilde naa denne Ø ved Dagslys, forandrede han samtidig Kursen til S. 28° Ø., hvilket var c. 10 Sm af Øen og 15 Sm. af den yderste Klippe af en Øst for San Benito Island liggende større Ø, Cerros Island. Vinden var i Lobet af Eftermiddagen (den 18.) sydvestlig af Styrke 3—2. Himlen var overtrukket, og det stod med Regn i Byger. Som Følge deraf havde det heller ikke været muligt at faa nogen Observation til Bestemmelse af Skibets Middagsplads.

Tiltalte, der ventede at skulle være tværs af San Benito Island c. Kl. 8 Aften, var fra Mørkets Frembrud c. Kl. 6¹/₂ paa Broen efter den af ham i det danske Kon-

sulat i San Francisco afgivne Soforklaring for at se, om San Benito Island skulde være i Sigte. Han har senere ved Soforklaringen i Kjøbenhavn ændret dette derhen, at han ikke vil have regnet med at faa San Benito Island at se. Kl. 7 fik 3dje Styrmand Vagt, men Kaptajnen blev paa Broen. Der var en Matros paa Udkig, og saavel denne som 3dje Styrmand havde Ordre om at holde skarpt Udkig, og for ikke at blænde blev Toplanterne slukket. C. Kl. 9¹/₂ forlod Kaptajnen Broen og gik ned, bl. a. for at tage en tør Frakke paa. Umiddelbart derefter saa Styrmanden noget Braad forude om Bagbord. Han tog Kikkerten og saa nu, at det var en Klippe. Samtidig tog Skibet Grunden ganske let. Han slog straks Stop til Maskinen og nu tog Skibet atter Grunden, denne Gang haardt, og stod fast. I det Øjeblik, han slog Stop, kom Kaptajnen, der kun havde været faa Minutter borte, atter paa Broen.

Man saa en c. 30 Fod høj Klippe tæt om Bagbord og Land forude og om Styrbord. Ved Pejling fandtes Skibet at være læk, og i Skibsraadet blev man enig om, at man burde lade Skibet blive staaende, og det saa meget mere, som man ikke med nogen Sikkerhed vidste, hvor man var strandet. Da det blev Dag, viste det sig, at Skibet stod paa Red rock ved Sydvestpynten af Cerros Island. Alle Ombordværende reddedes, men Skibet blev totalt Vrag. Det var bygget i 1914, maalte c. 3,300 Netto Reg.-Tons og var assureret for c. 1,900,000 Kr. Ladningen, hvis Værdi er anslaaet til mellem 1¹/₂ og 2 Millioner Kroner, maa for Storstedelens Vedkommende antages at være gaaet tabt.

Tiltalte har forklaret, at Aarsagen til Grundstodningen maa søges i en uberegnelig stærk Strømsætning mod Land, og han har henvist til, at det af en fremlagt Skrivelse af 14. Januar 1915 fra De forenede Staters Hydrografiske Departement fremgaar, at forskellige i Skrivelsen nærmere angivne Skibe i de samme Dage var bleven forsat ind mod Kysten, og at et af disse, S/S. »Isthmian«, grundstødte paa San Benito Island den 16. eller 17. December 1914.

Han har videre anført, at han, der i sit Bestik havde regnet med en noget mindre østlig Deviation end den fundne, ansaa det for sandsynligt, at han var sat lidt Vest over fra sin Kurs, og at han endvidere gik ud fra, at han i god Tid vilde kunne se San Benito Island, der er mellem 600 og 700 Fod høj, hvis han mod Forventning skulde komme Øen for nær.

Efter Journalen var Skibet i Etmaalet indtil den 17de bleven forsat 6,7 Sm. mod Øst. I Følge Tiltaltes Forklaring i Soforhøret havde han Kl. 12 og Kl. 4 samme Eftermiddag observeret Forsætning, hver Gang 1¹/₂ Sm. mod Vest. I Virkeligheden var han uden paalidelig Oplysning om Strømforholdene paa denne Del af Rejsen, og han havde siden sidste Observation udsejlet en Distance af c. 300 Sm. Det havde under disse Forhold været hans Pligt ved sin Navigering, da han nærmede sig San Benito Island, at regne ogsaa med den Mulighed, at han kunde være forsat mod Øst. Han havde om Bord »Sailing Directions« for den paagældende Kyststrækning. Havde han læst og kendt den saaledes, som det havde været hans Pligt at kende den, vilde han have vidst, at den udtaler, at Skibene ved Sejladsen langs denne Kyst til enhver Tid bør være paa deres Post overfor en østlig Strømsætning. Der kunde ogsaa over Landet ligge Dis. der — navnlig i Mørke og Regn — kunde skjule Landet fra Søen, hvilket efter det Oplyste maa antages at have været Tilfældet ved Cerros Island og at have været Grunden til, at man først fik Landet i Sigte, da Grundstodningen var uundgaelig.

Da Tiltalte den 18. ved Middagstid indsaa, at han vilde komme til at passere San Benito Island og Cerros Island efter Mørkets Frembrud, kunde han have sat Kursen Vestover langt uden om disse Øer. Naar han undlod dette og i Stedet for satte Kursen c. 10 Sm af San Benito Island, var det hans uafviselige Pligt ved Forbisej-

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 *dansk* 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 Dybde er angivet i Meter (m), Afstande i Smil (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 1915. Abonnementspris 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanedtsnumre faas for 25 Ør paa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

982. Danmark. Høsnæs. Fyr forandres.

Den 15de August 1915 forandres Ledetrinien ved *Høsnæs* Havn. Bagfyret et hvidt, fast Fyr, skal vises fra en 7 m høj, hvid Fyrpæl c. 25 m E. for det gamle Bagfyr. Flammens Højde: 6 m. Forfyret, et rødt, fast Fyr, skal vises fra en 6 m høj, hvid Fyrpæl paa det W.-lige Havnehoved. Flammens Højde: 5 m. Fyrene har Linsapparater. Bagfyret staaer c. 100 m 6° fra Forfyret. Brændetid: 1ste August—1ste Maj. Den E.-lige Havnemole er gjort noget bredere. Fyrene, holdte overet c. Pejling 6°, leder fri W. om det E.-lige Molehoved, men ikke over *Præstebjerg-Rev* Bagfyret: 54° 49' (24") N. 12° 08' (32") E.
(Kort Nr. 228. Danske Lods Side 428. Havne-Lods Side 74 og 75. Fyr-Fort. Nr. 383.)

983. Sverrig. Norrköpingsbukten. Gräskären. Fyrs Synsvidde.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 30/545. Stockholm 1915.)

Gräskären Fyrs Synsvidde er: for hvidt Lys 12 Sm E. efter, 11 Sm W. efter for rødt Lys 8 Sm E. efter, 7 Sm W. efter; for grønt Lys 7 Sm. 58° 37' 07" N. 17° 14' 26" E.

(Kort Nr. 205.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/887. København 1915.)

984. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Nämndö Fjärd. Grund fundet. Afmærkning forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 30/543. Stockholm 1915.)

En Grund med 5,6 m Vand er fundet c. 100 m N. t. E. for den røde Vager med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa 59° 13' 10" N. 18° 36' 58" E. ved *Kofotensgrund*. og en Grund med 5,8 m Vand er fundet c. 80 m SW. for samme Vager. Vageren er nu flyttet og ligger paa 59° 13' 08" N. 18° 36' 51" E., Nordvest for 5,8 m Grunden.

85. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Afmærkning.

(¹)Underrøttelser for søfarrende² Nr. 30/342. Stockholm 1915.)

Følgende Forandringer er sket ved Afmærkningen: a) Stagen med Kost paa 9° 40' 18" N. 18° 58' 03" E., Vest for *Gåsö*, er flyttet til 59° 40' 14" N. 18° 58' 06" E., Syd for en nyfunden Grund. b) Den mellemste af de 3 Stager, NE. for *Marö*, er flyttet fra 9° 42' 25" N. 19° 04' 22" E. til 59° 42' 28" N. 19° 04' 30" E., Nordøst for en nyfunden Grund, og den østligste af disse Stager paa 59° 42' 26" N. 19° 04' 43" E. er inddraget. c) Stagen paa 59° 44' 10" N. 19° 11' 52" E., Øst for *Botvedskär*, er flyttet til 59° 44' 12" N. 19° 12' 13" E., Syd for en nyfunden 5,6 m Grund. d) Stagen paa 59° 44' 43" N. 19° 6' 40" E. er flyttet til 59° 44' 58" N. 19° 17' 17" E., Nord for en nyfunden 5 m Grund. e) En Stage er udsat paa 59° 50' 24" N. 19° 05' 20" E., Vest for en nyfunden 5 m Grund, som ligger W. for *Granö*. f) Stagen med Kost paa 59° 52' 07" N. 19° 06' 05" E., Sydvest for *Högskår*, er flyttet til 59° 52' 02" N. 19° 05' 58" E., Vest for en nyfunden 2,7 m Grund. g) En Stage med Kost er udsat paa 59° 22' 20" N. 18° 44' 54" E., Syd for en nyfunden 5 m Grund ved *Klöhölanen*.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/300. København 1915.)

186. Sverrig. Öregrund Skærgaard. Getryggen. Midlertidig Afmærkning.

(¹)Underrøttelser for søfarrende² Nr. 30/341. Stockholm 1915.)

Ved *Getryggen* NW. for *Svartklubben* Fyr er midlertidig udsat en Stage paa 60° 12' 01" N. 18° 47' 41" E.

187. Sverrig. Bottniske Bugt. Lystønder udlagt.

(¹)Underrøttelser for søfarrende² Nr. 30/338 og 540. Stockholm 1915.)

Følgende Lystønder er udlagte:

a) *Vegagrundet*, 63° 31' 49" N. 20° 27' 00" E., og *Rata Storgrund*, 63° 59' 48" N. 21° 09' 52" E.

b) NW. for *Gerdagrund* en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 20 s.; Blink 1 s.,⁵ Mærke 18 s.,⁵ Brændetid: c. 1ste August—c. 20de November. 63° 31' 00" N. 20° 44' 45" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/512 og 23/575. København 1915.)

188. Sverrig. Bottniske Bugt. Ellagrundet. Lystønde udlægges midlertidig.

(¹)Underrøttelser for søfarrende² Nr. 30/539. Stockholm 1915.)

Omtrent den 10de August 1915 udlægges NW. for *Ellagrundet*, N. for *Holnön*, midlertidig en rød Lystønde, der viser rødt Et-Lyn hver 210 s. 63° 51' 30" N. 20° 52' 20" E.

189. Tyskland. Flensborg Fjord. Løssoplads midlertidig afmærket.

(¹)Nachrichten für Seefahrer² Nr. 41/1453. Berlin 1915.)

Hovedløbet i *Flensborg* Fjord er under Udbygning. Mellem *Brunnens-Flak* og *Slyejante* er midlertidig udlagt en almindelig, graublaa Tønde N. for Linten mellem Farvandstønderne *B* og *C* til Afmærkning af en Løssoplads for Fyld. Tønde *C*: c. 54° 51' N. 9° 39' E.

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

990. Danmark. Sundet. Sønder-Flint SE. Klokketønde udlagt.

Klokketønden *Sønder-Flint* SE. er udlagt. (Se Danske Lods Side 314 og Fyr-Fort. Nr. 249). 55° 35' (58") N. 12° 49' (45") E.

991. Danmark. Smaalands-Farvandet. Bandholm-Rende. Sømærke flyttet.

Den første hvide Stage med Halmvisk ved Indløbet til *Bandholm-Rende*, som før stod lige over for den 3de Risprirk kommende fra Søen, er flyttet ud efter i Rødens Retning, saaledes at den nu staar lige over for den 1ste Risprirk. Ny Plads: 54° 52' (33") N. 11° 28' (30") E.
(Kort Nr. 244 og 251.)

1016. Sicilien S.-Kyst. Enpedocelo. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 197/385. Genova 1915.)

Det røde, faste Fyr paa den W.-lige Bolgebryder er forandret til at vise rødt Et-Lyn hver 5 s., Lyn 0,5 s., Mørke 4,5 s., Synsvidde: 5½ Sm. 37° 16' 37" N. 13° 31' 39" E. Det grønne, faste Fyr paa den E.-lige Bolgebryder er forandret til at vise grønt Et-Lyn hver 5 s., Lyn 0,5 s., Mørke 4,5 s., Synsvidde: 5½ Sm. 37° 16' 45" N. 13° 31' 50" E.

1016. Sicilien S.-Kyst. Sciaeca. Besejling.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 191/378. Genova 1915.)

Indtil videre er det strengt forbudt at staa ind i og ud af Sciaeca Havn mellem Solnedgang og Solopgang uden Havnemyndighedernes Tilladelse. Havnen begrænses af Linien fra Molehovedet til Cavallacci Pynt. Sciaeca: 37° 30' N. 13° 05' E.

1017. Sicilien W.-Kyst. Trapani. Besejling.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 191/379. Genova 1915.)

Det er forbudt at staa ind i og ud af Trapani Havn mellem Solnedgang og Solopgang uden Havnekaptejnens Tilladelse. 38° 00½' N. 12° 30¼' E.

1018. Libyen (Tripolis). Golfo di Sirte. Ras Leuegia (Leouedja) E. Grund.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 160/375. Genova 1915.)

En Grund med 9 m Vand er fundet c. 11 Sm E. for Ras Leuegia i en Afstand af 3 Sm fra Land. c. 30° 52' 20" N. 18° 03' 30" E. (eng. Kort Nr. 246.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

1019. Italien. Eventuel Lukning af Havne.

Ifølge Meddelelse fra Udenrigsministeriet kan Havnene i Italien og de italienske Kolonier under Krigen lukkes af de lokale Myndigheder uden foregaaende Meddelelse, naar Myndighederne skønner det nødvendigt.

III. Kattgat, Limfjorden og Skagerrak.

992. Danmark. Kattgat. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser.

Den 3die, 4de, 5te, 7de, 10de, 11te og 12te August d. A. afholdes Skydeøvelser ved Jægerspris fra Kl. 5 til Kl. 9 Em. Paa de Dage, der skydes, hejses Signalfag om Morgenens tidligt paa Kroblingsbakke, c. 1000 m WNW. for Christiansmunde samt paa Carø Linehøj 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 Øvelsespladsen og N. for samme indtil Alholm nærmere end c. 2 Sm. Alholm: 55° 55' N. 11° 54' E.

993. Danmark. Kattgat. Isefjord. Lejre-Vig. Palle.

En Palle med 1,3 m Vand er rapporteret at ligge c. 500 m S. for Ljngby (Ljngby) Bro, omtrent midt i Indløbet til Lejre-Vig, hvor Dybden ifølge Kortet skulde være 2,5 m Omtrentlig Plads: 55° 40' (39") N. 11° 57' (06") E. (Kort Nr. 258. Danske Lods Side 524.)

994. Danmark. Kattgat. Læso S. Silde-Røn. Lystønde atter udlagt.

Lystønden Silde-Røn er atter udlagt. (Se Danske Lods Side 233 og Fyr-Fort. Nr. 115). 57° 06' (55") N. 11° 02' (09") E.

995. Sverrig. Kattgat. Göteborg Skørgaard. Gefveskär. Fyr forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 30/547. Stockholm 1915.)

Gefveskär Fyr er forandret til et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formmærker hver 10 s., Lys 8 s., Mørke 2 s., Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 202° til 224°;
2. hvidt i — - 224° - 235°;
3. rødt i — - 235° - 244°;
4. grønt i — - 244° - 267°;
5. hvidt i — - 267° - 67°;
6. rødt i — - 67° - 78°.

Det ny Fyr vises fra et Taarn i SE.-Hjørnet af den gamle Fyrbygning. Linseapparat af 6te Orden. 57° 39' 47" N. 11° 46' 16" E.

(Kort Nr. 211. Danske Lods Side 245.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/191. København 1915.)

996. Sverrig. Göteborg Skørgaard. Oskar II's Fort. Skydning.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 30. Stockholm 1915.)

Den 2den, 3die, 4de, 5te og 6te August d. A. skydes der med Kanoner fra Oskar II's Fort fra Kl. 10 Em. til Kl. 1 Em. Under Skydningen er røde Flag hejst paa Øen Ålseborg, St. Varholmen, Buskär og Gefveskär.

Under Skydningen er Farvandet inden for Linien Ålseborg—Gåsesund—Hisingens S.-Strand—St. Varholmen S.-Spids—Grötö S.-Spids—Buskär Fyr—Galtö Hufvud—N.-Kysten af Galtö, Brännö og Rivö—Rivö-N.E.-Pynt—Lerholmen—Ålseborg spærret for Sejlad, dog maa maskindrevne Skibe passere Farvandet med størst mulig Fart. Buskär: 57° 38¼' N. 11° 40¾' E.

997. Danmark. Limfjorden. Aalborg. Midlertidig Pæl.

I disse Dage vil der til Forsøg blive nedrammet en Pæl i Aalborg Havn omtrent ud for Toldbodbygningen og c. 25 m fra Bolværket. Pælen vil blive staaende i et Par Maaneder og derefter fjærnet. Pælen er almærket med et grønt Flag eller en hvid Lanterne. Aalborg Havn: c. 57° 03' N. 9° 56' E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

998. Norge. Trondhjem. Agdenes. Forbud.

Ifølge Indberetning fra det kgl. danske Konsulat i Trondhjem har Kommandanten paa Agdenes udstedt Bekendtgørelse om, at det er forbudt alle Fartøjer at passere ind forbi Agdenes Befæstninger i den mørke Tid af Døgnet uden efter speciel indhentet Tilladelse. Rutegaende Dampskibe, der tidligere har faaet Tilladelse, behøver ikke at indhente Tilladelse paany.

Agdenes Fyr: 63° 38¼' N. 9° 45¼' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/2375 og 76/2413. København 1914.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

999. **Frankrig. Molène. Vrag.**
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 182/957 og 194/1033. Paris 1915.)
Damperen *Eidlon* er sunket i 24 m Vand c. $\frac{2}{3}$ Sm 229° (misv. SW. t. W. $\frac{1}{4}$ W.) a *La Helle* Skær. To Master er over Vandet ved Lavvande. 48° 25' 15" N. 4° 56' 01" W. Vraget er almærket med en grøn Spidsstønde, der ligger 0,8 Sm SW. for *La Helle* vær. 48° 25' 07" N. 4° 55' 39" W.
1000. **Portugal. Cabo de Sines. Fyr forandret.**
(„Avisos aos Navegantes“ Nr. 719. Lisboa 1915.)
Cabo de Sines Fyr er forandret til at vise To-Blink hver 15 s. 37° 57 $\frac{1}{2}$ ' N. 8° 29 $\frac{1}{4}$ ' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/787. København 1915.)
1001. **Portugal. Cabo Sardão. Fyr forandret.**
(„Avisos aos Navegantes“ Nr. 718. Lisboa 1915.)
Fyret paa *Cabo Sardão* er forandret til at vise Tre-Blink hver 15 s. 37° 35' 49" N. 48' 53" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/444. København 1915.)
1002. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Moosabec Reach. Tønde flyttet.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 27/1840. Washington 1915.)
Moosabec Bar Spiritønde 10 er flyttet og ligger nu i 5 $\frac{1}{2}$ m Vand paa c. 44° 31' 5" N. 67° 34' 15" W., S. for det nedlagte *Moosabec Reach* Fyr.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/599. København.)
1003. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Wood Island. Little Lobster Rock. Tønde udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 27/1841. Washington 1915.)
Ved *Little Lobster Rock* er udlagt sort Spiritønde Nr. 1 i c. 3,6 m Vand, 279° (misv. W. t. W. $\frac{7}{8}$ W.) fra *Wood Island* Fyr og 351 $\frac{1}{2}$ ' (misv. N. $\frac{1}{2}$ E.) fra *Stage Island* Monument. *Wood Island* Fyr: 43° 27' 25" N. 70° 19' 46" W.
1004. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Bugt. Seituato. Grunde.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 27/1843. Washington 1915.)
Et Skær med 8,2 m Vand ligger 5,9 Sm 124 $\frac{1}{4}$ ' (misv. SE. $\frac{1}{4}$ S.) fra *Seituato* ubeyttede Fyrtaarn. Desuden ligger der flere Grunde med 10 à 13 m Vand mellem N. t. E. g *ESE*. fra samme Fyrtaarn og i en Afstand af 13 $\frac{1}{4}$ à 31 $\frac{1}{2}$ Sm fra Fyrtaarnet. *Seituato* benyttede Fyrtaarn: 42° 12' 17" N. 70° 42' 59" W.
1005. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Potomac Floden. Fort Foote Wharf. Fyr tændt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 27/1850. Washington 1915.)
Fort Foote Wharf hvide, faste Fyr er tændt. 38° 46' 12" N. 77° 01' 51" W.
Fort Foote Wharf hvide, faste Fyr er tændt. 38° 46' 12" N. 77° 01' 51" W.
1006. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Sawpit Creek. Fyr tændt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 27/1856. Washington 1915.)
Sawpit Creek hvide, faste Fyr er tændt. 30° 30' 20" N. 81° 26' 56" W.
1007. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Amelia Floden. Fyr tændt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 27/1856. Washington 1915.)
Amelia River Fyr Nr. 1, 2, 3, 5 og 7 er tændte. Fyrene viser hvidt, fast Lys und-
gen Nr. 2, der viser rødt, fast Lys. Nr. 1 staar paa 30° 36' 58" N. 81° 29' 01" W., Nr. paa 30° 36' 34" N. 81° 29' 31" W., Nr. 3 paa 30° 36' 48" N. 81° 29' 24" W., Nr. 5 paa 30° 36' 08" N. 81° 28' 45" W. og Nr. 7 paa 30° 35' 39" N. 81° 28' 49" W.

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

1008. **Colombia. Santa Marta. Morro Grande. Fyr forandret.**
Ifølge Meddelelse fra Udenrigsministeriet er Fyret paa *Morro Grande* forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelse hver 15 s. Lys 7 $\frac{1}{2}$ s., Mørke 7 $\frac{1}{2}$ s. Flammens Højde: 69 m. Synsvidde: 92 Sm. 11° 15 $\frac{1}{2}$ ' N. 74° 14 $\frac{3}{4}$ ' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/398. København 1914.)
1009. **Hollandsk Guyana. Surinam Floden N. Grund.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 637. London 1915.)
En Grund med c. 7 m Vand er fundet c. 8 $\frac{3}{2}$ Sm N. for *Surinam* Fyrskib. Da Grunden ikke er undersøgt, findes der muligvis endnu mindre Dyblde paa den. 6° 10 $\frac{1}{4}$ ' N. 55° 15' W. (eng. Kort Nr. 1802.)
1010. **Brasilien. San Marcos (Maranhau) Bugt. Grund.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 636. London 1915.)
En Grund med c. 8 m Vand er fundet c. 7,3 Sm 305° (misv. NW. $\frac{1}{8}$ N.) fra *Santa Anna* Fyr. Grunden er formentlig af betydelig Udstrækning; den er endnu ikke undersøgt, saa der findes muligvis mindre Dyblde end angivet. 2° 12 $\frac{1}{4}$ ' S. 43° 43 $\frac{1}{2}$ ' W.
1011. **Brasilien. Rio Grande do Sul. Espera. Lys- og Klokketønde forandret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 619. London 1915.)
Espera Lys- og Klokketønde, der ligger ved Indløbet til den ny Kanal c. 5 Sm S. for Fyret, er forandret til at vise hvidt To-Lyn hvert 6 s., Lyn 0,3 s., Mørke 0,9 s., Lyn 0,3 s., Mørke 4,6 s., 32° 12 $\frac{1}{4}$ ' S. 52° 05' W.
- VIII. **Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**
1012. **Sardinien S.-Kyst. Cagliari. Besejling.**
(„Avisi ai Naviganti“ Nr. 191/380. Genova 1915.)
Fra Solnedgang til Solopgang er det Skibe forbudt at opholde sig i Nærheden af Kysten og i Farvandet, der hører til Provinsen *Cagliari*. Det er forbudt at vise Blus og Lys langs Kysten samt at bruge nogen som helst Lys- og Lydsignaler. Det er forbudt at staa ind i og ud af Havne og Ankerpladser i denne Provins fra Solnedgang til Solopgang uden Havneautoriteternes Tilladelse.
For *Cagliari* Havn gælder desuden følgende Bestemmelser:
Ankommende Skibe skal om Dagen stoppe mindst 600 m S. for Havnemundingen og vente til det internationale Signal LH (Gaa langsomt frem) lægges paa Ydenden af S.-Molen. Man skal staa ind mellem S.-Molen og den første, sorte Tønde W. for dette. Man skal holde sig mindst 20 m fra Hovedet og fra Tønden. Linten mellem Hovedet og Tønden skal passeres med stoppet Skruer. Fremmede Skibe skal tage Lods.
Cagliari Havn: 39° 12 $\frac{1}{2}$ ' N. 9° 06 $\frac{1}{2}$ ' E.
1013. **Italien W.-Kyst. Anzio. Fyr flyttet og forandret.**
(„Avisi ai Naviganti“ Nr. 197/386. Genova 1915.)
Fyret ved *Anzio* Havn er flyttet ud paa det ny Molehoved og forandret til at vise rødt Et-Lyn hver 3 s., 41° 26 $\frac{1}{2}$ ' N. 12° 38' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/792. København.)
1014. **Sicilien N.-Kyst. Palermo. Kap Gallo. Fyr forandret.**
(„Avisi ai Naviganti“ Nr. 197/384. Genova 1915.)
Fyret paa Kap *Gallo* viser nu hvidt To-Blink hver 16 s., 38° 13' 20" N. 13° 19' 05" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 16/380. København 1915.)

Uddrag af Notices to Mariners.

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

No. 593. Sumatra, West Coast. Pulo Pisang harbour—Light established. Position. On the summit at the south-eastern end of Pulo Pisang Kru. Lat. $5^{\circ} 08' S.$, long. $103^{\circ} 51\frac{1}{2}' E.$ Abridged description. Lt. Fl., ev. 15 sec., 249 ft., vis. 21 m. Details: Character. A flashing white light every fifteen seconds, thus:

Flash ——— cecipse.
3 secs.
12 secs.

Elevation. 249 feet. Visibility. 21 miles, from 270° (West Mag.), through north, to 150° (S. 30° E. Mag.). Structure. White iron framework, 102 feet in height. Variation. Nil. (Notice No. 598 of 1915, dated 10th July.)

Charts affected. No. 866, Plan of Pulo Pisang harbour and Kru road. No. 2761, Chiugkuk bay to the Strait of Sunda. No. 941a, Eastern Archipelago, sheet I. No. 1263, China sea. No. 748b, Indian ocean, northern portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 844a. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 351.

No. 597. Korea, East Coast—Gashkevielia Bay. Man to (Belaya Skara)—Light established. Position. Lat. $42^{\circ} 14' N.$, long. $130^{\circ} 33\frac{3}{4}' E.$ Details: Character. A flashing white light every three seconds. Elevation. 118 feet. Visibility. 14 miles, from 239° (S. 66° W. Mag.), through west, to 193° (S. 20° W. Mag.). Order. 6th. Structure. White circular brick tower, 20 feet in height to centre of lantern. Remarks. The light is unwatched. Variation. 7° W.

Charts affected. No. 1186, Gashkevielia bay. No. 2432, Tumen Ula to Strelok bay. No. 2405, The Kuril islands. No. 2459, North-west Pacific ocean, &c. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 1813. E.C. of Korea, &c., Pilot, 1913, page 129.

No. 618. Red Sea, Eastern Shore. Mowila approach—Existence of a shoal. Position. At a distance of 5 miles, 218° (S. 40° W. Mag.), from the centre of Mowila fortress. Lat. $27^{\circ} 35\frac{1}{2}' N.$, long. $36^{\circ} 23\frac{1}{2}' E.$ Depth. 5 fathoms, coral bottom. Note. A note "Probably less water (1915)" is to be inserted on the charts against this shoal. Caution. The shoal has not been thoroughly examined; Mariners are warned accordingly. Variation. 2° W. (Notice No. 618 of 1915, dated 16th July.)

Charts affected. No. 8a, Red sea—sheet 1. No. 2523, Red sea. Publication. Red Sea and Gulf of Aden Pilot, 1909, page 265.

lingen af Øerne, der begge er uden Fyr, og som han skulde passere i Mørke og Regn, at gøre Brug af det eneste pålidelige Hjælpemiddel, der stod til hans Raadighed, nemlig Loddet. Dette har han forsonet. Han, der om Bord havde Thompsons Patentlod, burde være begyndt at tage Lodskud i hvert Fald ved Mørkets Frembrud, og han burde med passende korte Mellemrum have fortsat hermed. Var dette iagttaget, tør det antages, at Grundstødningen ikke vilde være sket.

Tillalte kan herefter ikke undgaa Ansvar efter Sølovens § 293, og findes Straffen efter Omstændighederne at kunne bestemmes til en Statskassen tilfaldende Bøde af 500 Kr. Han, der selv har sørget for sit Forsvar, vil derhos have at betale Aktionens Omkostninger, derunder til Aklor, hvis Sagførelse har været lovlig, Salær 100 Kr. og Godtgørelse for Udlæg 48 Kr.

Fragtmarkedet.

Der har kun fundet ganske minimale Forandringer Sted i den forløbne Uge. Kulfragterne holder sig gennemgaende paa det samme Niveau, og Besværlighederne ved at faa Licens paa Lasterne til de neutrale Lande er de samme, men Spørgsmaalet om Bunkerkul i U. K. synes at skulle volde Rederne større og større Vanskeligheder. I de fleste Tilfælde giver de engelske Myndigheder nu kun Tilladelse til at tage saa mange Kul, at Skibene har nok til deres Bestemmelsehavn, naar det drejer sig om neutrale Lande. La Plata er knap saa fast som for en Uge siden, Basis 57/6 à 60/ pr. August—September til U. K., men U. S. tegner bedre pr. September og Oktober. Der betaltes i de forskellige Markeder sidst bl. a. som følger:

Østen. Ris 71/3 à 72/6 Saigon/Marseille, August. Sukker fra Java 70/ Marseille, September (6,000). Paa Dødvagthasa fra Bombay 53/9 Hull, 55/ Liverpool. Erts Bombay/Barrow 51/3, August. Korn fra Kurrachee 40/ à 42/6 U. K. pr. August. Palmekærner fra Madras Kysten 70/ (+ 5 pCt.) til Marseille, August.

Middelhavet. Erts 15/3 La Goulette/Østkysten U. K., 16/ Maryport, begge Laster f. l., August. Endvidere 11/ Algier/Tyne (4,500), 13/ Limiona/Newport (4,700), 12/ Huelva/Charleston eller Savannah, 10/6 Bilbao/Tynedok. 10/10 $\frac{1}{2}$ West Hartlepool, 10/6 Glasgow, 10/9 Middlesbro. 11/ Stockton, 12/ Llanelly, alle med fri Despatch.

Nordamerika. Planker, fra Miramichi 137/6 Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, 135/ fra Bay of Fundy (1,000 Stds.). Tungt Korn Northern Range 9/10 $\frac{1}{2}$ Marseille, c. 10/3 à 10/6 Skandinavien. Paa net form fra New York 38/ til Havre, Bordeaux eller La Pallice. 1.—15. August. Kul Baltimore eller Virginia 36/ Vestitalien 38/ Piræus. Paa Netto Charter fra Savannah etc. 57/6 Danmark, 60/ à 62/6 fra Golfen, September—Oktober. Korn fra Golfen 11/ à 11/3 Vestitalien. August—September. Tømmer fra Golfen 248/6 Rosario (650), August.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen c. 60/ U. K., September, 82/6 à 84/ Skandinavien. September. c. 81/ à 82/ pr. Oktober.

Østersøen og Hvidehavet. For D. B. B. 80/ à 82/6 Sundsvall/Englands Østkyst, 95/ London, Fres. 140 —150 Dieppe, 105 Hernosand/Preston, 2—3 Pladser nordligst Ørnsköldsvik Fres. 150 pr. Std. til Passages, Bilbao eller Santander. Vaad Træmasse Sundsvall 23/ Hull, Grimsby eller Tyne. 26/ à 27/ Granton. Fra Archangel betaltes 130/ D. B. B. til Skotland, 130/ Onega/Glasgow. For Svæler (Sleepers) 40/ à 42/6 pr. Load Archangel/Immingham.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth omkring 12/6 à 14/ til Danmark for Baade paa c. 1,500—2,000 Tons. 14/6 Østsvrig, 14/6 Rouen, 18/ à 18/6 Bordeaux (2,000), 18/6 Algier, 23/ Marseille (3,200), 24/6 à 25/ Genua eller Savona (3,000), 25/ Palma (1,700). Fra Cardiff eller Newport 10/ Rouen. 10/ Lissabon (1,850), Fres. 12½/ Bordeaux, 16/6 Genua, Savona eller Spezzia (4,600), 18/ Kap Verde (1,400), 20/ Aleksandria.

(Skrevet den 3. August 1915.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverige og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet fremdeles fast med en lille stigende Tendens for Trælaster fra Vestsverige og Østnorge til England; medens Rederne fremdeles nægter at slutte fra Østersøhavne paa Grund af den større Risiko. Af Islaster fra Østnorge noteres kun ganske enkelte til Frankrig og de sydlige Havne i England, men det er samtidig vanskeligt at placere, idet Rederne i Almindelighed afslaar at besejle den sydlige Del af Nordsøen under de vanskelige Forhold. Trælaster fra Kanada holder sig uforandret fast med tilstrækkelige Ordre i Markedet.

Fra Danmark noteres kun ganske enkelte Ladninger til England og Østnorge til lave Rater.

Returfragter Vest fra ligger uforandret med kun faa Kullaster til Danmark og Østnorge. Noteringerne er fra 17/ til 20/ pr. Ton efter Havnene og Størrelsen af Skibe.

Angaaende de mindre Skibe ligger Fragtmarkedet fuldstændig uforandret; de tyske Havne har nærmest færre Tilbud af Ladninger, men slutter til nogenlunde de hidtidige Rater. Norge og Sverige viser slet intet nyt af Interesse, og hvad Danmark angaar, slutter Provinserne ikke overdrevent meget ud over Cement fra Aalborg og Mariager samt Godning fra Norre Sundby, som oplager en Del Tonnage. Kjøbenhavn har i Begyndelsen af denne Uge stærk Mangel paa Skibe; der sluttedes for Majs til Svaneke og Ronne 3½ Kr., Aarhus 3 Kr., Nyborg 14 Øre, Stege 12 og 13 Øre.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 3. ds. blev hos A/S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft en ny Dampet sal i Vandet.

Skibet, der ved Afløbningen fik Navnet «Carmen», bygges for Regning Hr. Skibsreder I. Lauritzen, her.



Kjøbenhavns Skibssalgs-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 ½ Fl.)

pastouriseret og derfor meget holdbart.

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

Faa gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Amaliegade 32-34, Tlf. 4956.

Tuborg Øl
og *Tuborg Mineralvande*
kan paa Grund af deres ypperlige
Kvalitet og store Holdbarhed særlig
anbefales til Skibsproviant.

Tuborgs Depot: Amaliegade 32-34, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Hirtshals 30./6. — Amalienborg afg. Sundsvall 31./7. — Brattingsborg ank. Manchester 1./7. — Borglum afg. Bona 29./7. — Dausborg afg. Bristol 31./7. — Elsborg ank. Aalborg 31./7. — Flynderborg ank. Blyth 26./7. — Guldborg afg. Tyne 31./7. — Gurre afg. Aarhus 1./8. — Hammershus afg. New York 9./7. — Harrildsborg ank. Kjøbenhavn 27./7. — Jølling pass. Lizard 30./7. — Jomsborg ank. Norfolk Va. 28./7. — Jungs hoved afg. Rio Grande do Sul 29./7. — Jagersborg ank. West Hartlepool 31./7. — Kallundborg pass. Skagen 31./7. — Kalu ank. Manchester 24./6. — Klampenborg pass. Hirtshals 1./8. — Kronborg afg. Rio Grande do Sul 7./7. — Lejre afg. Huelva 28./7. — Næsborg pass. Skagen 31./7. — Randelsborg afg. Cette 31./7. — Rosenborg afg. Baltimore 16./7. — Silkeborg ank. Manchester 10./7. — Skanderborg ank. Montreal 28./7. — Skodsborg pass. Louisburg 23./7. — Spigerborg ank. Kjøbenhavn 1./8. — Stegelborg ank. Liverpool 28./7. — Stjerneborg ank. Glasgow 30./7. — Tuborg ank. Nykjøbing F. 1./8. — Taarnborg afg. Leith 31./7. — Ufsborg afg. Kjøbenhavn 31./7. — Uranienborg afg. Blyth 31./7. — Ørkild ank. New York 26./7.

Vesterhavet. Ellen, Hansen, pass. Helsingør 3./8. for Valencia. — Fylla, Thomsen, ank. Ardrossan 1./8. — Yrsa, Larsen, afg. Lissabon 1./8. til Esbjerg. — Inger, Skou, pass. Helsingør 3./8. for Alicante. — Rigmor, Uldall, pass. Dragør 2./8. for Oxeløund. — Polly, Mathiasen, pass. Helsingør 2./8. for Tarragona. — Thyra, Lund, ank. Ardrossan 1./8. — Olga, Christensen, ank. Hudiksvall 2./8. — Bertha, Degn, afg. Sävenäs 1./8. til Falmouth. — Marie, Nielsen, afg. Ardrossan 31./7. til Valencia. — Valborg, Jepsen, afg. Lissabon 31./7. til Esbjerg. — Nora, Jensen, pass. Sagres 30./7. for Lissabon. — Laura, Thøgersen, pass. Helsingør 1./8. for Sevilla. — Norma, Madsen, ank. Hernösand 1./8. — Ulla, Hansen, afg. Hull 31./7. til Reykjavik. — Stella, Schiff, pass. Kjøbenhavn 1./8. for Hargshamn. — Gerda, Rasmussen, ank. Middlesbro 30./7. — Hebe, Gregersen, ank. Ronne 31./7. — Cito, Toft, afg. Frederikshavn 29./7. til St. Helier. — Nexos, Basse, afg. Stugsund 28./7. til Hudiksvall. — Johanne, Mikkelsen, afg. Esbjerg 29./7. til Newcastle. — Karla, Brinch, afg. Ardrossan 27./7. til Huelva. — Dagmar, Sørensen, afg. Ardrossan 27./7. til Valencia. — Nordsøen, Nielsen, afg. Ardrossan 26./7. til Alicante. — Anna, Winslow, ank. London 24./7. — Nancy, Pedersen, ank. Kjøbenhavn 24./7.

Det østasiatiske Kompagni. Annam afg. Moji 1./8. for udg. — Arabien afg. Stornoway 28./7. udg. — Indien afg. St. Thomas 30./7. udg. — Magdala afg. Kjøbenhavn 2./8. udg. — Pangan, ank. Middlesbro 2./8. udg. — Bandon afg. Penang 27./7. hjemg. — Chumpon afg. Penang 31./7. hjemg. — Fionia ank. Aarhus 1./8. hjemg. — St. Croix ank. Bangkok 25./7. udg. — Transvaal afg. Delagoa Bay 19./7. udg. — Bintang afg. San Salvador 29./7. udg. — Jutlandia afg. St. Thomas 22./7. hjemg. — Rhodesia ank. Buenos Aires 21./7. udg. — Selandia ank. Valparaiso 30./7. udg. — Tranquebar afg. Valparaiso 30./7. hjemg. — Kina ank. Genua 22./7. udg. — Natal afg. Panama 25./7. hjemg. — Siam pass. Cocos 29./7. udg. — Tongking afg. Sydney 21./7. hjemg. — Palstria afg. Nicolajevsk 30./7. udg. — Panama afg. Vladivostok 23./7. hjemg.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. Leith 30./7. — Gulfaxe, Petersen, afg. West Hartlepool 30./7. — Skinfaxe, Weichardt, ank. Middelfart 2./8. — Rimfaxe, Petersen, ank. Mariager 2./8.

Heimdel. Helga, Vaaben Hansen, afg. Tyne Dock 31./7. — Elna Rathie, afg. Tyne Dock 30./7. — Therese, Pedersen, afg. St. Felio 23./7. — Harriet, Larsen, ank. Bristol 31./7. — Dagny, Therkildsen, ank. Swansea 30./7. — Simone, Olesen, ank. Port Talbot 29./7. — Jeanne, Olsen, ank. Vejle 31./7. —

Vera, Riso, ank. Oran 30./7. — Daisy, Jørgensen, ank. Tonton 3./8. — Anine, Hjorth, afg. St. Tropes 22./7.

Dania. Mary, Clausen, afg. Umeå 31./7. til Rouen. — Nelly, Clausen, afg. Rouen 30./7. til Sunderland. — Lilly, Bang, ank. Blyth 31./7. — Alexy, Duhn, ank. Norrköping 3./8. — Dagny, Sørensen, ank. Hørnäsund 30./7.

Thurs. H. A. Hansen, Andreasen, ank. Granton 25./7. — Petrine Hansen, Hansen, ank. Leith 27./7.

Brix Hansen & Co. John, Mathiesen, pass. Kjøbenhavn 30./7. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Methil 30./7. — Nordpol, Nielsen, ank. Malmö 3./8. — Fanny, Nielsen, ank. Queenstown 30./6. — Hillerød, Ankersen, ank. Garston 18./7.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Freja afg. Goole 28./7.

Æra. Emanuel, Svane, ank. Leiths Rod 27./7. — Erindring, Nielsen, ank. Svendborg 31./7. — Enigheden, Jensen, ank. Svendborg 1./8. — Energi, Jensen, ank. Vejle 2./8.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, ank. New York 1./8. — Johan Siem, Tannebek, ank. Baltimore 1./8. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Aalborg 1./8. — Russ, Petersen, ank. Kjøbenhavn 31./7. — Vladimir Sawin, Wittenkamp, ank. Sagueney 26./7. — Excellence Pløske, Boutrup, ank. Newcastle 27./7. — Michael Ontchoukoff, Nielsen, afg. Rosario 23./7. — Generalkonsul Pallisen, Folkenberg, ank. Svendborg 31./7. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Glasgow 23./7. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Dublin 23./7. — Nawa, Dahl, ank. Belfast 26./7. — Freja, Harboe, afg. Montevideo 23./7. — Rota, Christensen, ank. Bordeaux 27./6.

Sejlskibe.

Svendborg. Anna, Fisker, ank. Göteborg 26./7. — Emanuel, Madsen, ank. Rudkjøbing 27./7. — Dagny, Rasmussen, ank. St. John 26./7. — Erhardt, Larsen, ank. Gaspe 24./7. — Alfredo, Clausen, ank. Halmstad 29./7. — Althea, Petersen, ank. Shoreham 30./7. — Ellen, Andersen, ank. Snelvig 29./7. — Vesta, Poulsen, ank. Styrisholm 28./7. — Fylla, Hansen, ank. Halmstad 29./7. — Yrsa, Sørensen, ank. St. John 27./7. — Ludvig, Brandt, ank. Nykjøbing S. 27./7. — Phoenix, Jørgensen, ank. Leith 27./7. — Marie, Hansen, ank. Falkenberg 28./7. — Union, Rasmussen, ank. Rudkjøbing 28./7. — Helge, Nielsen, ank. Øjford 30./7. — R. P. Petersen, Petersen, ank. Koldby Kas 30./7. — Alma, Hansen, ank. Odense 29./7. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Isafjord 30./7. — H. C. Jensen, Larsen, ank. Seydisfjord 30./7. — Jørg. Ring, Rasmussen, ank. Leith 31./7. — Concordia, Møller, ank. Akureyri 31./7. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Havnefjord 30./7. — Thor, Andersen, ank. Wemyss 31./7. — Olga, Rasmussen, afg. Dysart 31./7. — Vega, Hansen, ank. Frederiksstad 2./8.

Æra. Marienborg, Madsen, ank. Göteborg 26./7. — Aecia, Jensen, ank. Geffe 26./7. — Signe, Hansen, ank. Hals 27./7. — Emilie, Hansen, ank. Trawenünde 26./7. — Bertha, Madsen, ank. Kjøbenhavn 27./6. — Bien, Petersen, pass. Landsord 27./7. for Stockholm. — Merkur, Christensen, afg. Newcastle 27./7. til Irvine. — Idun, Rasmussen, ank. Uddevalla 27./7. — Apollo, Raahauge, ank. St. Johns 27./7. — Mary, Andersen, ank. Klagsvik 27./7. — Marthing, Friis, ank. Irvine 27./7. — N. Hansen, Hansen, ank. Leith 27./7. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Bandholm 28./7. — Hokla, Fabricius, ank. Douglas 27./7. — Thyra, Hansen, ank. Liverpool 28./7. — Kustor, Albertsen, ank. Svendborg 29./7. — Argo, Clausen, afg. Kilrush 28./7. til Miramichi. — Niels, Rasmussen, ank. Douglas (Man) 28./7. — Emanuel, Kastrup, ank. Londonderry 27./7. — Hydra, Christensen, ank. Douglas 28./7. — Albertha, Kromann, ank. Silloth 28./7. — Vega, Petersen, ank. Trawenünde 29./7. — Ami, Albertsen, ank. Egørsund 31./7. — Hoimdal, Staugaard, pass. Horse Sand Fort 24./7. ostg. — N. E. Schmidt, Rasmussen, ank. Dyrefjord 29./7. — K. Hay, Petersen, ank. Kjøbenhavn 29./7. — Claudia, Aaherg, ank. Göteborg 30./7. — Vigilant, Jacobsen, ank. Nordfjord 29./7. — Amor, Hansen, ank. Göteborg 31./7. — Uranus, Stegmann, ank. Sandakrok 30./7. — Guldborg, Christensen, ank. West Hartlepool 30./7. — Gertrud, Christensen, ank. Göteborg 30./7. — Activ, Christensen, ank. Leith 30./7. — Agent Peterson, Frederiksen, pass. Horse Sand Fort 24./7. — Africa, Friis, ank. Aalborg 1./8. — Hermod, Petersen, afg. Newcastle 31./7. — Phoenix, Christensen, ank. Tonsberg 2./8. — Nanna, Østermann, ank. Nykjøbing Sj. 1./8. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Londonderry 31./7. — Christiane, Petersen, ank. Kalundborg 31./7. — Anne, Christensen, afg. Rotterdam 30./7. — Kiana, Christensen, ank. Quai Westport 31./7. — Adele, Weber, ank. Faaborg 1./8. — Mariano, Petersen, ank. Stevns 2./8. — Vega, Olsen, ank. Poole 31./7. — Minde, ank. Trawenünde 1./8.

INDHOLD:

Carl G. F. Schwartz. — En Sørgeløstidighed i Holmens Kirke. — Kjøbenhavn, den 5. August 1915. — Sø- og Handelsretsdom. — Fragtmarkedet. — Nybygninger. Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns uofficielle Børskurs.

R. Møllers Skibsværft.

Telefon 246. Faaborg. Telefon 246.

Nybygning og Reparation af Træskibe.

Patent-Ophalingsbedding for 450 Tons Egenvægt.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{R/S}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtore etc.

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

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

H. NIELSEN

1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags Skibsreparationer.

Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

Stavanger Preserving Co.

Stavanger.

Hermetik til Skibsbrug

faas hos

Skibsprovianteringshandlerne

— over hele Verden. —

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlg. Adr.: Telefon: 3224.
Tonnage. Telefon: 3244.

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. O. S.

CHRISTIAN THEIL

Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibsbrød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

Fragtdamper.

Et 1ste Klasses hollandsk Skibsværft kan paatage sig Bygningen af en ny Fragtdamper paa 1,500 Tons.

Bugserdampere

til Salg, 240 ind. H.K. Klasse Veritas.

En Bugserdamper under Bygning 475 ind H.K. Højeste Klasse Veritas.

Nærmere Underretning meddeler D. Borger & de Jonge, Mæglere i Rotterdam. Korrespondance udbedes paa Tysk.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hørlig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjørchjensens.
Telefon 7262.

De private Assurandører l.m.

i København

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

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

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: Kristiansegade 17. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening l.m.

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: Copenaure. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringssselskab l.m.

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 256 og 10766

Genforsikrings-Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 6 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316. Telegr.-Adr.: REASSURANCE.

Forsikringsaktieselskabet „National“

København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige, faste Præmier

Hovedkontor: Nørrevoldgade 15. Telefon 7565. Telegram-Adr.: „Nation“.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vesterasgade, Aalborg. Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

TIVOLI

Sommersæson fra 8. Maj til 12. Sept. 1915.

Hver Aften:

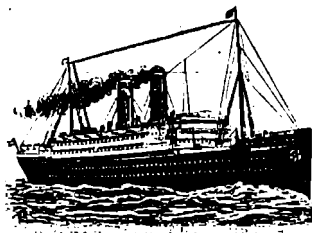
Store Koncerter i Koncertsalen, Harmoniorkestret og Promenadeorkestret. Hver Uge: Solist- og Symfonikoncerter. — Operetter, Vaudeviller, Farcer i Teatersalen. — Artistforestillinger paa Kunstnerplænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag:

Stor Fæst med Illumination og Fyrværkeri. Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karusseller, 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).



Viggo Jensen, A/S.

Maskinfabrik • Aarhus.

Al Slags Skibsarbejde, større saavel som mindre Reparationer udføres, ligesom vi paatager os Rensning af Kedler.

Kun første Klasses Arbejde udføres.

— Telf. 2437. —

Kjøbenhavns uofficielle Børskurs d. 4. Aug. 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		167	167 ¹ / ₄
Danmark			
Norden		176 ³ / ₄	177
Carl		201	201 ¹ / ₂
Dannebrog		280	282
Skjold		168 ³ / ₄	169 ¹ / ₂
Urania		—	—
Dampsk. af 1896		215 ¹ / ₂	216
Højndal		205	205 ¹ / ₂
Gorm		214 ¹ / ₂	216
Neptun		219	221
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		115 ¹ / ₂	115 ³ / ₄
Stats- og Kredittforen. Obligationer.			
3 ¹ / ₂ % Stats amort		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats		—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk. I. Afd. I. S.		—	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.-Kreditf.		79	80
4 ¹ / ₂ % — — 2. Serie		—	—
4 ¹ / ₂ % — — 1.		—	—
4 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.		84	85
4 ¹ / ₂ % — — 7.		84 ¹ / ₄	86 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % — — 6.		—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.		3.	—

	Gjort til	Køber	Sælger
Aktier.			
Nationalbank		152 ¹ / ₄	152 ³ / ₄
Privatbank		109	109 ¹ / ₄
Landmandsbank		134 ¹ / ₄	134 ¹ / ₂
Handelsbank		146 ¹ / ₂	146 ¹ / ₄
Kbhvns Laane- og Diskontobank		94 ¹ / ₂	95 ¹ / ₂
Sukkerfabr.		285	285 ¹ / ₄
Burm. & Wain		114	114 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier		152 ¹ / ₂	153
Helsingers Jærnak		—	—

Vekselkurser d. 4. August 1915.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	78.50	
London	18.38	
Paris	68.50	
Amsterdam	157.00	
Wien	69.00	

Møller & Rée,

Bankforretning, 16. Ved Stranden.

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 Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remise fra Lossæpladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trøler i København.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Dansk-Fransk Dampskibsselskab.

Mod Forevisning og Afstempling af Aktiekupons for 1915 udbetales 10 pCt. à conto Udbylte fra og med 2. August paa Selskabets Kontor, Fredericia-gade 4.

Bestyrelsen.

Wiese & Co.,

Lissabon.

Skibsmæglere & Saltexportører.

Bunker Kul.

Billigste Priser.

(Største flydende Kullager).

Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Oscar Rolf, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

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 Ladoplads. 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). Siewrens 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.



BRASSO
FLYDENDE
METAL
PUDSE-EXTRAKT.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

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.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befrægnings- & Havariagenter.

Telegr.-Adresse:
„Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

P. Jørgensen & Co., Korsør.

Telegramadr.: „Jørgensen“.

— Skibsmæglere. —

Telefon 6 & 16.

Statstelefon 11.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandetræde 3.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

I. P. Carstensen, Skibs- og Baadebyggeri,

KORSØR (etabl. 1872)

anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klassees
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søsager).

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

AARHUS.

Sophus E. Johnsen.

Tlf. 2859 & 2879. Tigr.-Adr.: SEJUS.
Brev til min Adresse leveres straks ved
Skibs Ankomst.

Motorbaad til Rheden.

Axel Carlsen

Skibshandel

ved Toldbodvejen, AALBORG.

Telegr.-Adr.: Axel Carlsen. Telefon 707.

Statsaut. Forhyring
Havnen 13. Telefon 732.
Horsens.

Overretssagfører

E. Moltzen

Odense

Retssager (sp. Sø- og Handelssager)
og Handelsinkassation.

Skibsmægler

C. V. Petersen,

Telef. 140 Svendborg Statstelef. 10

Dampskibsagent

Hans Nielsen

Skibsproviantering

Aarhus.

Put

en Kasse »Svendborg
Bockøl« ned i Pro-
viantrummet, saa har
De stedse et godt
holdbart og sundt
Glas Øl at byde
Deres Venner, hvor
paa Kloden, De end
kommer.

Remington,

eneite Skrivemaskine med

Key Set Tabulator,
ny epokegørende Opfindelse.

L. Kristensen, 27, Vestergade.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede Klædelager.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigt i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telt. 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“.

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 6562.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

ZOO. HAVE

i København

køber gerne for den
brugbare Dyr.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 130



Forlang altid
Otto Mönsted's

OMA
Plante Margarine

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmede

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Utzon & Stegmann, Skibsmæglere. Aalborg.

Telegr.-Adr.: UTZON.

Telefoner: 2200 - 2075.

Statstelefon 2.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. 76 Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts-kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspill og Motorlossespill. Telf. 76

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:

„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.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift — Solid — Driftssikker.

5—100
HK

A/S „VØLUND“.
Blegdamsvej 32. København N.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.
Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTS PRIS.

Forste Side pr. Petittlinie à 45mm Bredde 30 Øre.
Anden Side og Siden efter Tekst pr. Petittlinie à 45mm Bredde 25 —
De øvrige Sider pr. Petittlinie à 45mm Bredde 20 —
Moderation for 5 Gange 13 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.
NB. Leverander 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).

Aarhus mekaniske Værksted
Alle Slags Skibs- og Maskinreparationer
samt Kedelrensning udføres.
Fredensgade 16. Telefon 3950.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværksarbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved Henvendelse til

Entrepenør **F. HINRICHSEN,**

Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,

Telef. 6817 Grønningen Nr. 1 — Kjøbenhavn. Eksportlanger i Frihavn. 6818

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 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 løses paa Lager
Leverander til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbaanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Born 2393.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassea Skræderi og Herreekviperling.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassea Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

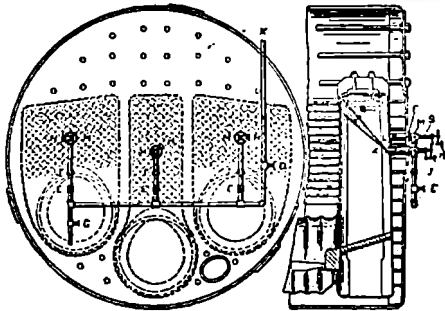
Nr. 32

Kjøbenhavn, Torsdag den 12. August 1918.

22. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS

Billige i
Anskaffelse.



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskanimer 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 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
Petrograd. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



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

Palle Sørensens Eff.
Sølvtorvet 4.
Telf. Øbro 1515 y.
Største Udvalg af Skibsure.
Sø-, Rejse- & Teaterkikkerter,
Briller & Pincenez m. m.



AKTIESELSKABET HOLZAPFEL-SELANDIA

Compositioner

Jern, Staal og Træskibsbunde.
Leverandør til Flaaden.

Inregistreret



Varemærke

Rustbeskyttende Farve

Bunkers og Lastrum.
Leverandør til Statsbanerne.

Telegramadr.: „HOLZANDIA“.

Telf.: 5601. Palæ 2256.

Kontor: Toldbodvej 7, Kjøbenhavn.

Fabrik: Øresundsvej, Amager.

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 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.
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.

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

Telegramadresse

Cherjejt

Specialitet: Elegante Uniformshuer



S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baaedbyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget hørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

Udsalg Vestergade 27.

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
Bunker-
depot.

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT
Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.
ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

C. K. HANSEN.
KØBENHAVN.

∴ DAMPSKIBSRHEDER ∴

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.
BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dampskibsselskaberne

VULCAN og MERCUR

Telefon 5459. Telegramadresse: „Canus“.

Korresponderende:

Reder N. P. Nielsen,
Herluf Trollesgade 28.

A. O. ANDERSEN & Co.

Copenhagen & Christiania.

Telegr.: Pacao { Copenhagen. Teleph. { 5836 Copenhagen.
Christiania. { 19369 Christiania.

STEAMSHIPOWNERS-AGENTS

Chartering - Clearance - Average.

P. Brown jun. & Co.

Dampskibsrederi * Dampskibsagentur.

Amallegade 43. — Telegr.-Adr.: »Brown«. — Tlf. C. 276.

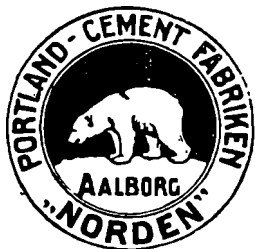
K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsprovantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clearance.

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



Telefon 5430. **SKIBE** Telegr.-Adr.: „Frelgite“.

Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERSGADE 2.

H. NIELSEN

1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags
Skibsreparationer.

Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

MOTORFARTYG TIL SALU.

M. F. „Karl“ cirka 280 tons d. w., 10 $\frac{1}{2}$ fot, bygd 1910 av ek och furu, 83 netto reg., ett stort lastrum, 2 stycker luckor, Nr. 1 13'x11'8", Nr. 2 19'6"x11'8". 1 ångwinsch med doukey panna, 35 h.k., Lysekilsmotor fart cirka 4 $\frac{1}{2}$, å 5 knop på moderat bränsleåtgång, förstklassigt skick, djup i rummet 7'6", längd i rummet 54'6", bredd i rummet 21'. Pris Kr. 25,000.00 netto kontant. Nu upplagt i Göteborg. Närmare meddelar

A. B. SANDSTRØM, STRANNE & Co.,
Göteborg.

Wiese & Co.,

Lissabon.

Skibsmæglere & Saltexportører.

Bunker Kul. Billigste Priser.

(Største flydende Kullager).

Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).

Knud Degn. Raadgivende Ingeniør,
cand. polyt. M. Ing. F.

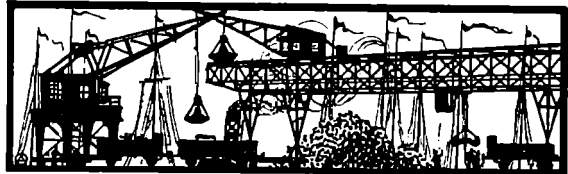
projekterer og leder Udførelsen af alle Slags

Havne- &

Uddybningsarbejder

Kontor: Havnegade 55¹, København K. Telefon 351.

DEMAG



**Losse- og
Transport-
anlæg,**

Havnekraner,

Wagontippere,

Selvgribere.

REPRÆSENTANTER:

Edwards & Rasmussen
INGENIØRER.

København B, Vestergade 3.

**DEUTSCHE
MASCHINENFABRIK A-G
DUISBURG**

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

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

I Repræsentationens Møde den 7. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Handelsministeriet angaaende Besættelsen af den ledige Post som dansk Vicekonsul i Halmstad. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

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

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

4. Skrivelse fra Samme med Meddelelse om Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul for St. Kitts & Nevis under det kgl. Konsulat i St. Johns, Antigua. — Skrivelsen toges til Efterretning.

5. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om hvorvidt et Arbejdsanvisningskontor eller en Arbejdsledighedskasse er berettiget til at udføre Forretningerne vedrørende Forhyring og Paamønstring af Kokke om Bord i Skibe. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

6. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om at skaffe neutralt Sejlskibe Tilladelse til at afsejle fra de Havne ved den finske Bugt, hvor de for Tiden henligger. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

7. Skrivelse fra Samme med Eksemplar af en af den engelske Regering udstedt Bekendtgørelse af 2. Juni d. A., i Følge hvilken der er fastsat Straf for Skibsførere, som ved Kollision eller paa anden Maade er Skyld i, at der overgaar Skibe i den engelske Stats Tjeneste nogen Skade. — Skrivelsen toges til Efterretning.

8. Skrivelse fra Samme med Eksemplar af 7. Ændringsstillæg til Reglement for Trafiken paa Kejser Wilhelm Kanalen — toges til Efterretning.

9. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af den ledige Post som dansk Konsul i Hongkong. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Kjøbenhavn, den 12. August 1915.

Oprindelsescertifikater. Handelsministeriet meddeler:

Oprindelsescertifikater til Brug i Rusland skal for Varer af dansk Oprindelse udstedes af en af de dertil bemyndigede Organisationer, f. T. Grosserer-Societetets Komité og Industriraadet, og for Varer af fremmed Oprindelse, der transiterer Danmark, af Toldvæsenet i Kjøbenhavn, alt imod Erlæggelse af Vederlag for de dermed forbundne Undersøgelser.

Oprindelsescertifikater for Varer bestemte til Frankrig, saavel af dansk som af fremmed Oprindelse, udstedes af Toldvæsenet i Kjøbenhavn efter foretagen Undersøgelse i hvert enkelt Tilfælde, eventuelt mod Vederlag for saa vidt der udkræves særlige Undersøgelser.

Kravet om Oprindelsescertifikater gælder ikke blot Varer, der er bestemt for Frankrig selv, men ogsaa saadanne, der transiterer — direkte eller indirekte — dette Land.

Uanset lagttagelsen af fornævnte Regler om Oprindelsescertifikaters Udstedelse vil i Følge de gældende franske Bestemmelser Varer, der afskibes af Transithandlende i Danmark, ikke under nogen Form kunne opnaa Toldbehandling i Frankrig, medmindre den paagældende i Forvejen har godtgjort ikke at være af tysk, østrigsk eller ungarsk Nationalitet. For saa vidt angaar Transportelskaber maa disse bevise, at Bestyrelsen ikke for den overvejende Dels Vedkommende bestaar af tyske, østrigske eller ungarske Undersaatter, og at Selskabet ikke ledes af Personer, der tilhører nogen af disse Nationaliteter.

Saavel for de Handlende som for Selskaberne bestaar det ommeldte Bevis i, at der forelægges Indførselskontoret i den paagældende franske Losseshavn en af det herværende franske Gesandtskab udfærdiget Attestation.

De C. K. Hansenske Dampskibsselskaber. Driftsoverskudet for det forløbne Halvaar er for Dampskibsselskabet Dannebrog Kr. 2,345,503, for Dampskibsselskabet af 1896 Kr. 800,934 og for Dampskibsselskabet Neptun Kr. 696,010.

Bestyrelserne for de af Firmaet C. K. Hansen administrerede Dampskibsselskaber ønsker samtidig med, at de meddeler Driftsresultatet for det forløbne Halvaar, at henlede Aktionærernes Opmærksomhed paa, at Aarsresultatet vil paavirkedes af de større Udgifter, deriblandt særlig de ordinære og ekstraordinære Skatter.

(Ritz. Bur.)

Skonnerten »Jason« af Svendborg torpederet. Esbjerg, 10. August. Kanonbaaden »Absalon« indbragte i Nat hertil 6 Mand af Besætningen fra Svendborg-Skonnerten »Jason«, der er blevet torpederet ud for Horns Rev.

Et Telegram fra Kaptajnen paa Skonnerten »Jason« til Rederiet meddeler følgende Enkeltheder om »Jason«s Undergang: Skibet, der var paa Rejse fra Falkenberg til Granton med Props, blev udfør Horns Rev stukket i Brand af den tyske Hjelpekrydser »Meteor«, som tog hele Besætningen om Bord. Kort efter stødte »Meteor« paa en Mine eller blev ramt af en engelsk Torpedo og sprang i Luften. Alle de ombordværende gik i Baadene og blev senere optaget af en svensk Fiskedamper, som nogen Tid efter overførte de danske Somænd til Kanonbaaden »Absalon«, som landsatte dem i Esbjerg. »Meteor«s Besætning blev om Bord paa det svenske Skib.

»Jason« var 160 Netto Registertons stor, var bygget 1907 og krigsforsikret for 42,300 Kr. Dens Reder er Mægler Hansen, Thuro, og dens Fører Kaptajn Hansen. Svendborg.

(Ritz. Bur.)

Passerede Vrag. Torsdag den 5. August Kl. 4.50 Em., passerede Dampskibet »Vidar« paa 56° 55' N. Br. 4° 45' Ø. Lgd. et brændende Skib »Hans Emil« af Thuro. Da Dampskibet »Vidar« havde opholdt sig i Nærheden i c. 20 Minutter og intel observeret, fortsattes Rejsen.

Endvidere meddeler Foreren, at han den 5. August Kl. 6.45 Em. paa 57° 07' N. Br. 5° 22' Ø. Lgd. passerede Vraget af et graamalet Træskib med Bunden i Vejret.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1914.

(Fortsat.)

Handels- og Søfartsoverenskomster.

Som meddelt i Aarsberetningen for 1910 har Repræsentationen anbefalet, at der søges afsluttet en Overenskomst mellem Danmark og Frankrig angaaende gensidig Ret for Selskaber i det ene Land til at optræde for det andet Lands Domstole.

Herefter har Repræsentationen gennem Handelsministeriet modtaget Underretning om, at der af den franske Regering under 10. Maj 1914 er udstedt et Dekret, hvorefter Aktieselskaber og andre Handels- og Industri- eller Finansselskaber, der er dannede

her i Landet i Overnsstemmelse med dansk Lovgivning, har Adgang ikke blot til at optræde for Domstolene i Frankrig, men overhovedet til dersteds at udøve alle Rettigheder i Overensstemmelse med den gældende franske Lovgivning.

Den 28. Januar d. A. har den danske Regering med den bulgarske Regering ved Noteveksel truffet Overenskomst om Fornyelse for Aaret 1915 af 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 mest begunstigede Nations Varer og Skibsfart, mod til Gengæld samme Behandling tilstodes bulgarske Varer og Skibsfart i Danmark.

I Anledning af et fra Handelsministeriet til Erklæring modtaget Andragende fra Bestyrelsen for Stiftelsen Georg Stages Minde, betreffende Spørgsmaalet om Afsluttelse af en gensidig Overenskomst mellem Danmark og Norge angaaende Erstatning til ulykkesforsikrede Søfolk, har Repræsentationen udtalt, at den fuldtud kan slutte sig til ovennævnte Andragende, idet den finder det Forhold urimeligt, at Norge, hvis Ulykkesforsikringslov for Søfolk er af temmelig ny Dato — den traadte i Kraft den 1. Januar 1913 — fuldstændig udelukker danske Søfolk, som kommer til Skade i norske Skibe, fra Erstatning, medens Danmark, i Følge Lov om Søfolks Ulykkesforsikring — der traadte i Kraft saa tidlig som den 15. Januar 1906 — yder norske Søfolk i danske Skibe Ret til Erstatning i Ulykkestilfælde — i hvert Fald naar Talen er om Legemsbeskadigelser — lige med Statens egne Undersaatter.

Repræsentationen har samtidig henstillet, at der ogsaa søges truffet en Overenskomst med Sverig i den omhandlede Retning, respektive at der indledes Forhandlinger med de nævnte to Lande tilsigtende Opnaelse af en interskandinavisk Overenskomst, baseret enten paa ensartede Erstatningsregler eller paa de i hvert enkelt Lands Lovgivning fastsatte Regler.

Repræsentationen har henledet Opmærksomheden paa, at det med Hensyn til Sverig formentlig netop nu vilde være opportunt at indlede Forhandling, da der i dette Land, hvor der hidtil ikke har eksisteret nogen Tvangsforsikring for Søfolk, for Tiden er et Forslag til en saadan under Overvejelse.

Iøvrigt har Repræsentationen henvist til, at Spørgsmaalet om en interskandinavisk Overenskomst som den foran omhandlede gentagne Gange har været Genstand for Behandling paa de nordiske Arbejderforsikrings-Møder og senest var fremme paa det i 1914 i Malmø afholdte syvende nordiske Søfartsmøde.

Havne- og Brotakster.

Repræsentationen har til Handelsministeriet afgivet Erklæring over et af 2. Revisionsdepartement fremsat Forslag til Ændringer i de nu gældende Havne- og Brotakster for Perioden 1915—1920.

Konferencer. Kongresser.

Efter at Hr. Direktør N. Høst, som meddelt i Repræsentationens Aarsberetning for 1913, har ønsket sig fritaget for sit Hverv som Medlem af Danmarks Delegation ved de fortsatte internationale Søretskonferencer i Brüssel, har Repræsentationen udset Hr. Dispatchør V. Middelboe til hans Afløser med Hr. Kommandør Henri Konow som Suppleant.

En international Konference, der tænktes afholdt i første Halvdel af November 1914 i Paris, angaaende Forbedring af Bolighygiejnen om Bord i Skibe, er paa Grund af de forhaandenværende Forhold bortfalden.

Repræsentationen har anbefalet, at Danmark lader sig repræsentere ved den 13. internationale Søfartskongres, der agtes afholdt i Stockholm i Aaret 1915. Handelsministeriet har derefter meddelt Repræsentationen, at det har truffet Foranstaltning til, at dets Interesser ved den paa gældende Lejlighed vil blive varetaget af Marine ministeriets Repræsentant paa Kongressen.

Paa det i Malmø i Dagene fra den 27.—29. Juli 1914 afholdte syvende nordiske Søfartsmøde har Repræsentationen været repræsenteret ved sin Formand, Hr. Direktør Carl Will og Dispatchør V. Middelboe.

Til at tiltræde en Æreskomité, der af Bestyrelsen for »La Société internationale pour le développement de l'enseignement commerciaux danske Afdeling ønskes nedsat i Anledning af Afholdelsen af et internationalt Erhvervskursus her i Byen i Sommeren 1915, har Repræsentationen valgt sin Formand, Direktør Carl Will og Direktør N. Høst.

(Fortsættes.)

Sø- og Handelsretsdom.

Dom afsagt den 21. Juli 1915. Det Offentlige imod Skibsfører J. C. C. og Maskinmester H. P. G.

Under denne Sag tiltales Skibsfører J. C. C. og Maskinmester H. P. G. Førstnævnte for Overtrædelse af Sølovens §§ 36 og 37 og Forfalskning af Skibsdagbog samt § 293, sidstnævnte for Overtrædelse af samme Lovs § 36 og 37.

For Tiltalte G.'s Vedkommende vil Sagen være at afvise, da Stævningen ikke er ham lovlig forkyndt.

Hvad angaar Skibsfører C., der er født den 30. December 1872 og ikke findes forhen straffet, er Sagens Omstændigheder følgende:

Den af Tiltalte førte Damper »Chr. Christensen«, der var paa Rejse fra Aarhus til New York i Ballast, grundstødte den 16. Februar 1915 henad Morgenens ud for Longstone paa Storbritanniens Østkyst. Skibet, hvis Forsikringssum i Krigsforsikringen for danske Skibe var 315,000 Kr. blev fuldstændig tilintetgjort, men alle Omboordværende reddedes.

I Følge de afholdte Søforklaringer (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 14/1915) afsejlede Skibet fra Aarhus den 13. Februar Kl. 4 Em. og passerede Skagens Fyrskib den 14. Februar Kl. c. 6 Fm.

Da Skibet skulde indtage Bunkerkul i England, blev Kursen fra Skagen i Overensstemmelse med Krigsforsikringens Anvisninger sat misv. V. $\frac{1}{2}$ S., en Kurs, der skulde føre lige over mod Longstone Fyrtaarn. Kaptajnen var vidende om, at dette Fyr ligesom de øvrige Fyr langs Storbritanniens Kyst var slukket. Med den Gennemsnitsfart af 9 Knob, Skibet løb, maatte det ventes at naa Storbritanniens Kyst, medens det endnu var mørkt den 16. om Morgenens. Kaptajnen havde ingen Kendskab til, om der var Strøm i Skagerak. I Virkeligheden synes der at have været stærkt medgaaende Strøm. Et nogle Timer senere samme Vej gaaende Skib blev i Skagerak forsat 15 Sm. fremefter. Vinden var Nordøst. Der blev paa Vejen over Nordsoen ikke taget nogen Længdeobservation. Det synes paa Grund af Vejrliget ikke at have været muligt at faa en saadan. Man søgte heller ikke ved Lodning i Nordsoen at konstatere, hvor langt man var kommen (skønt Dybdeforholdene i Nordsoen ikke paa denne Rute giver megen Vejledning, er der dog paa visse Steder en Mulighed for en saadan Undersøgelse).

Efter de af begge de Tiltalte afgivne Forklaringer, gav Kaptajnen ved Middagstid Mandag den 15., da Skibet efter Loggens Udvisende endnu skulde have 153 Sm. til Longstone. Maskinmesteren Ordre til at mindske Farten noget, men han sagde ikke, hvor meget Farten skulde sættes ned og talte ikke om, hvor langt man var fra Land. Han talte ikke senere med Maskinmesteren om denne Sag, gjorde ingen Forespørgsler til Maskinen om, hvor stor Farten var, og gjorde intet for at sikre sig, at hans Ordre var efterkommet. Efter Kaptajnens Forklaring har han dog paa Skibets Rysten ment at kunne mærke, at Farten var nedsat.

Efter hans Forklaring gik han til Køjs mellem Kl. 8 og 9 Mandag Aften i den Hensigt at staa op, naar han havde sovet ud noget efter Kl. 4 og uden at lænke paa eller give Ordre til at lade lodde, medens han var til Køjs. Der blev derfor ingen Lodskud taget, da man nærmede sig Kysten. Kaptajnen kom først paa Broen, da Maskinen blev stoppet Kl. c. 4 $\frac{1}{2}$, fordi 2. Styrmand, der da havde Vagt, opdagede Brænding forude, men straks efter tog Skibet Grundten. Efter Tiltaltes Beregning skulde man endnu være c. 40 Sm. fra Land.

Efter Maskinmesterens Forklaring er Farten virkelig sat ned Mandag Middag. Ganske bestemt har han ikke kunnet sige, hvormed den blev nedsat, men han har forklaret, at Omdrejningernes Antal, saa vidt han husker, gik ned fra 63 til 55. Maskindagbogen yder ingen Vejledning i saa Henseende; det er givet, at der af Maskinmesteren er foretaget Rettelser i den umiddelbart før Søforhøret her i Byen, og at de Indførsler, der fandtes inden Ankomsten hertil, udviste den sædvanlige Omdrejningshastighed af 63 med de dertil svarende Tal for Damptrykket i de forskellige Kamre. Maskinmesterens Forklaring herom gaar ud paa, at han havde indført disse Tal af en Fejlagelse.

Efter de i Skibets Hovedjournal foretagne Optegnelser, skulde Loggen siden Mandag Middag have vist en Gennemsnitsfart af kun 7 Knob, en noget større Ned-

sættelse i den tidligere Part af 9 Knob end den, der forholdsvis vilde svare til en Nedsættelse af Omdrejningernes Antal fra 63 til 55. Det er oplyst, at samtlige Indførsler i Hovedjournalen for Tiden efter Søndag Middag den 14. (i Strid med Solovens § 36) først er foretaget i Newcastle flere Dage efter at Strandingen var sket, og det er tillige givet, at der i Kladdjournalen, hvorefter Indførslerne er sket, er foretaget Rettelser, tildels efter Ankomsten hertil Byen midt under Søforhøret. Der kan efter det saaledes Foreliggende ikke lægges nogen Vægt paa Dagbogens Udvisende, ligesom der efter Tiltaltes hele Forhold under Søforhøret ikke kan skænkes hans Forklaring fuld Tilltro.

Retten tør dog ikke anse det for tilstrækkeligt godtgjort, at der foreligger en Handling fra Tiltaltes Side, der kan falde ind under den strengere Straffelbestemmelse i Solovens § 287, 2det Stykke, om egentlig falsk Føren af Dagbog. Retten tør ikke forkaste Tiltaltes Forklaring, hvorefter samtlige Rettelser er foretaget i Overensstemmelse med, hvad han mente var det rette. Selv efter denne Forklaring findes de skete Rettelser i Kladdjournalen at være af en saadan Art, at de lige saa vel som den for sene Indførsel i Hovedjournalen efter Omstændighederne maa falde ind under Bødebestemmelsen i Solovens § 287, 1ste Stykke, som stridende mod Lovens §§ 36 og 37.

Tiltalte findes derhos at maatte straffes efter Solovens § 293. Selv om hans Forklaringer er rigtige og selv om Loggen virkelig skulde have vist den Part, som er angivet i Dagbogen, har han udvist grov Skodesløshed i sin Navigation ved, uden at have nogen paalidelig Stedbestemmelse siden han forlod Skagen, at nærme sig Storbritanniens Kyst om Natten med forholdsvis betydelig Fart og uden at lodde, uanset at han vidste, at Fyrerne var slukket. Den Ordre, han havde givet til en Nedsættelse af Farten, var saa los og ubestemt, at han ingen paalidelig Beregning har kunnet bygge paa den. En Skibsfører har ikke Lov til at stole alene paa Loggens Udvisende. Han maa altid regne med dels, at han kan forsættes af Strøm og Vind dels, at hans Log kan vise urigtigt.

Den Straf Tiltalte saaledes er ifalden efter de nævnte Lovbestemmelser, findes at kunne bestemmes til en Statskassen tilfaldende Bøde af 700 Kr. Han vil derhos have at betale Aktionens Omkostninger.

Søforhør.

Den 24. Juni d. A. afholdtes Søforhør i Soreten i Marstal, i Anledning af at 3/m Sk. »Cocos« den 12. s. M. er stukket i Brand af en tysk Undervandsbaad. »Cocos«, der var bygget i 1914 af Eg. ejedes af Rederiet H. Marius Petersen af Marstal. Dens Værdi var 29,000 Kr. i sejlbar Stand og den var assureret for 24,900 Kr. I Retten var modt Foreren, Kaptajn J. S. Hansen, Styrmand K. Thomsen og Matros H. Thomsen.

Af Kaptajnens Forklaring fremgik, at »Cocos« forlod Kristiania den 6. Juni om Formiddagen paa Rejse til Leith i god sødygtig Stand, fuldt lastet med hvide Brædder til et Firma i Skotland. Skibet havde ingen anden Ladning om Bord end hvide Brædder, der i Følge de af de krigsførende Magter udstedte Bekendtgørelser ikke er Krigskontrabande. Paa Rejsen til Leith saa man ingen af de krigsførende Magters Marineskibe, før den 12. Juni om Formiddagen, da man passerede et Dusin Krigsskibe, som man ansaa for engelske. Man blev dog ikke prajet eller visiteret af dem. Kl. c. 7 $\frac{1}{2}$ samme Dags Aften, da Skibet befandt sig paa 56° 52' N. Br. og 1° 15' V. Lgd., opdagede Kaptajnen, der var paa Dækket, c. 1 Somil ret til Styrbord en Undervandsbaad, førende den

tyske Marines Flag. Den styrede lige ned mod »Cocos«, med nogle Signalfag oppe, som Kaptajnen ikke forstod, fordi et af Flagene ikke fandtes i Signalbogen. Da Vinden var svag, gik »Cocos«, da Undervandsbaaden kom i Sigte, kun med c. 1 Mils Fart, hvorfor man ikke gjorde noget for at mindske Farten eller dreje bi, ihvorvel man straks var paa det rene med, at Undervandsbaaden vilde visitere »Cocos«, der førte det danske Flag paa Mesantoppen, og havde det danske Flag samt »Cocos« og »Danmark« malet med tydelige Bogstaver paa Bredsidens. Undervandsbaaden affyrede ingen Skud eller afgav noget andet Signal, men løb op paa Siden af »Cocos«, hvorefter der fra Undervandsbaaden blev præjet om Skibets Papirer. Kaptajnen hentede Papirerne, som Styrmanden leverede om Bord i Undervandsbaaden. Efter Modtagelsen og Gennemsynet af disse spurgte den Mand, som havde modtaget dem, om hele Lasten bestod af samme Slags som Dækslasten, og da Kaptajnen havde bekræftet dette, svarede han: »Ja saa er det ikke Kontrabande«. Imidlertid kom en anden — antagelig en Officer — frem fra Undervandsbaaden og sagde et eller andet paa Tysk til den Mand, som Kaptajnen talte med og som talte Dansk, hvorefter denne sidste gav Kaptajnen Ordre til, at Mandskabet skulde gaa fra Borde, da Skibet skulde brændes, fordi Ladningen var Kontrabande. Da Kaptajnen protesterede derimod, udtalte Officeren, at alt Træ til England var Kontrabande. Der blev ikke givet Mandskabet nogen bestemt Tid til at komme fra Borde i, men der blev skyndet paa dem om at gøre sig hurtig færdig. Tojet blev langet om Bord i Undervandsbaaden, medens Mandskabet kom i »Cocos« Baad, der roede over til en dansk Skonnert, »Cathrine« af Marstal, der havde lagt bi i Nærheden, og derover bragte Undervandsbaaden Mandskabets Toj. »Cathrine«, der var ballastet, blev ikke visiteret. Efterat »Cocos« Mandskab var gaaet fra Borde, stak Undervandsbaadens Mandskab Hd paa »Cocos«. Det sidste Kaptajnen saa til Undervandsbaaden var, at den laa i Nærheden af det brændende Skib. Kaptajnen saa ikke noget til, hvor den gik hen, da det kort efter blev mørkt. Dagen efter gik Kaptajnen i Land i Leith, hvortil »Cathrine« var bestemt, medens Mandskabet forblev om Bord til næste Dag.

Besætningen, der bestod foruden Kaptajnen af Styrmanden og to Mand, mistede en Del af sit Toj. Skibets Papirer og Logbog beholdt Undervandsbaaden.

Styrmand Thomsen forklarede, at han havde overværet Samtalen mellem Kaptajn Hansen og Officeren paa Undervandsbaaden og tilføjer, at denne paa Kaptajnens Spørgsmaal om hvem der skulde betale dette, svarede, at det skulde nok blive betalt.

Matros H. Thomsen forklarer, at han ogsaa var paa Dækket, da Undervandsbaaden opdagedes. Han overværede ogsaa Samtalen mellem Kaptajnen og Undervandsbaadens Officer og horte denne sige til Kaptajnen, at hvis de nogensinde kom tilbage til Tyskland, vilde Skibspapirerne blive afleveret til Regeringen, og saa vilde det hele blive betalt.

Kaptajn Hansen tilføjede til sin tidligere Forklaring, at der intetsomhelst Navn eller Mærke var at se paa Undervandsbaaden, der var c. 250 Fod lang og graamalet, med en lille Signalmast agten for Kommandobaarnet.

Den 7. August 1915 afholdtes Soforhør ved Sø- og Handelsretten i Anledning af, at Skonnerten »Hans Emil« af Svendborg er stukket i Brand af Tyskerne i Nordsøen den 5. August.

Foreren H. C. Skov var mødt med Besætningen. Han oplyste, at »Hans Emil« var hjemmehørende paa Thuro, bygget i 1892, 88.16 Netto Reg.-Tons og tilhørte Philip Jørgensen, Thuro. Den var paa Rejse fra Halmstad til Granton med 58½ Stdr. Props til Lou & Stewart i Glasgow. Den havde tydelige Neutralitetsmærker. Den 5. August Kl. 10 Fm. saas en tysk Undervandsbaad, der gav

Kaptajnen Ordre til at komme om Bord med Papirerne. Her erklærede Undervandsbaadens Chef, at da Ladningen var Kontrabande, vilde Skibet blive stukket i Brand. Dette skete derefter. Besætningen blev optaget af Dpsk. »Flora«, der satte dem om Bord i Dpsk. »Tyr«. Stedet, hvor Skonnerten blev stukket i Brand, var 57° 7' N. Br., 4° 8' Ø. Lgd. Fra »Flora« kunde man se en uhyre Røgsøjle, ligesom en Kaptajn, der passerede Stedet senere, har mødt »Hans Emil« i Flammer.

Fragtmarkedet.

Dagen efter at vor sidste Beretning var skrevet, opskræmmedes Sindene ved Telegrammet fra London om, at England havde forbudt al Kuludførsel undtagen til Kolonierne, men heldigvis opklaredes det jo i de nærmest efterfølgende Dage, at Forbudet kun gik ud paa, at der skal gives Eksporttilladelse i hvert enkelt Tilfælde, ogsaa for Kul til Englands Allierede. Iøvrigt er det stadig forbundet med en Del Besværigheder og jævnlige Skuffelser at faa Licens, men endnu vanskeligere er det at faa de nødvendige Bunkerkul. Naar Myndighederne kun giver Bunkerkul til Destinationshavnene, skal Udgifterne nok mærkes, særlig i Europa. De Skibe, som gaar ud til Amerika, kan derude forsyne sig med baade gode og forholdsvis billige Kul. Fragtraterne er i det hele og store ikke i nogen Retning undergaaet særlig nævneværdige Forandringer. Der betalles bl. a. sidst som følger:

Østen. Paa Dødvægtbasis fra Calcutta betalles 67/6 én, 69/ to Havne U. K. »net terms«, August—September. Fra Bombay 52/6 Middlesbro, 53/9 London, Hull eller Manchester, August. Fra Kurrachi for Korn 40/6 à 41/6 udsøgt Havn U. K. »net terms«, August.

Middelhavet etc. Bomuldsfrø etc. fra Alexandria 20/ pr. 60 Cbf. til Hull pr. August. Salt fra Trapani eller Tunis omkring 22/ til Vestnorge. Erts Huelva 12/3 f. d. Forenede Stater, 11/ Oporto/Cardiff, Penarth eller Barry. Fra Bilbao 8/3 Cardiff (3,000), 8/6 Newport River (2,400), 10/9 Middlesbro (2,600).

Nordamerika. Planker 137/6 Pugwash/Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst (850 Stds.), 135/ fra Bay of Fundy, August. Tungt Korn fra Northern Range 9/9 à 10/ Vestitalien, 10/ à 10/3 Genua, c. 10/ Skandinavien, August—September. Fra Montreal 8/ Avonmouth, Cardiff, Barry eller Glasgow, 8/3 London, 8/6 Tyne eller Leith. Paa »net form« fra Philadelphia 32/6 Manchester, August. Kul Baltimore eller Virginia 36/ Vestitalien, 34/6 River Plate. Paa Netto Charter 57/6 à 60/ Savannah etc./Skandinavien, 60/ à 62/6 fra Golfen, Oktober. Korn 11/ à 11/6 Golfen/Vestitalien, September. Tommer fra Golfen 255/ River Plate, September.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen 60/ à 62/6 U. K. 80/ à 82/6 Skandinavien pr. August—September—Oktober. Fra Bahia Blanca 62/6 for Byg, 65/ for Havre til London, prompt. Buenos Aires 57/6 U. K. 20. August—20. September.

Østersøen og Hvidehavet. For D. B. B. betalles fra Sundsvall 80/ til Aberdeen (550 Stds.), 93/6 London (1400), 105/ Poole eller Limerick (475), alt pr. August. For tør Træmasse betalles fra Sundsvall 26/6 Queensborough, 25/ vaad Træmasse Luleå/Grimby. Props Göteborg 105/ Hull eller Westhurtlepool, 115/ Halmstad/Tyne eller Westhurtlepool. Fra Archangel c. 130/ D. B. B. til Skotlands Østkyst, Fres. 160—165 Nordfrankrig, 170 La Rochelle, 190 Bordeaux. For tungt Korn 8/ pr. Qr. til fransk Atlanterhavshavn.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth c. 13/ Danmark for 1500—2000 Tons Baade, 14/ à 14/6 Østsværig, 13/ Dunkerque (20/ for Koks), 13/6 à 14/ Rouen, 17/ Bordeaux, 18/ à 19/ Lissabon, 23/ à 24/ Barcelona, 24/ à 25/ Genua, 24 Port Said, 19/ à 19/6 Las Palmas.

(Fortsættes efter »Beret. for Solarende«.)

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 Dampskibetsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azorske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaaer i godnellig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredder- og Længdebestemmelser for *de danske Punkters Vedkommende* angives paa Sekunder, staaer 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). *Rethningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaaer Fyr, er angivet fra Søen.*

I. Østersøen.

1020. Sverrig. Falsterbo. Løb afmærkes midlertidigt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 31/560. Stockholm 1915.)

Et Løb med 5 m Vand, indenfor 3 Somilegrænsen S. om *Falsterbo*, vil snarest mulig blive afmærket som følger:

Paa Løbets N.-Side udlægges:

1) En rød Vager med 1 Ballon imellem 2 opadvendte Koste paa 55° 18' 38" N. 12° 47' 40" E. 2) En Stage med Kost paa 55° 18' 41" N. 12° 48' 30" E. 3) En Stage med Kost paa 55° 18' 41" N. 12° 48' 49" E. 4) En Stage med Kost paa 55° 19' 03" N. 12° 50' 43" E. 5) En Stage med 2 Koste paa 55° 19' 09" N. 12° 51' 21" E. 6) En Stage med Kost paa 55° 19' 32" N. 12° 52' 17" E. 7) En Stage med Kost paa 55° 20' 03" N. 12° 52' 45" E. 8) En Stage med Kost paa 55° 20' 09" N. 12° 52' 53" E. 9) En Stage med 2 Koste paa 55° 20' 17" N. 12° 53' 02" E.

Paa Løbets S.-Side udlægges:

10) En Stage paa 55° 18' 36" N. 12° 48' 30" E. 11) En Stage paa 55° 18' 36" N. 12° 48' 48" E. 12) En Stage paa 55° 19' 42" N. 12° 52' 36" E. 13) En Stage paa 55° 20' 02" N. 12° 52' 50" E. 14) En Stage paa 55° 20' 08" N. 12° 52' 58" E. 15) En sort Vager med Ballon paa 55° 20' 29" N. 12° 53' 35" E. 16) En sort Vager med 2 Balloner paa 55° 21' 05" N. 12° 58' 03" E.
(Kort Nr. 210 og 256.)

1021. Sverrig. Gotland. Høborg. Midlertidigt Fyr.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 31/559. Stockholm 1915.)

Paa Grund af Ombygning af *Høborg Fyr* er der dersteds tænkt et midlertidigt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5 s. 56° 55' 20" N. 18° 09' 04" E.
(Kort Nr. 205 og 206.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/950. København 1915.)

1022. Sverrig. Bottniske Bugt. Lystønder udlagt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 31/555. Stockholm 1915.)

Følgende Lystønder er atter udlagte: 1) *Sörögadden*. 63° 33' 18" N. 20° 50' 30" E. 2) *Nordvalen*. 63° 32' 12" N. 20° 47' 45" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/575. København 1915.)

023. Fihann. Finske Dugte. Helsingfors. Finske. Helsingfors. Uudenaa
Fyr ENE. Grund.
 („Notice to Mariners“ Nr. 654. London 1915.)
 En Grund med 11 m Vand ligger e. 0,7 Sm 66° (misv. ENE.) fra Grokara Fyr, er ligger paa e. 60° 06¼' N. 24° 58½' E. (Kort Nr. 155.)

024. Rusland. Reval. Grund.
 („Notice to Mariners“ Nr. 655. London 1915.)
 En Grund med 9 m Vand er fundet e. 1,7₂ Sm 90° (misv. E. ¼ S.) fra Yderenden f *Basanova* Punt og e. 0,3₅ Sm NE. for *Tchernaya* Grund (5 Fv. Grunden, der ligger e. ½ Sm E. for ovennævnte Punt, og som er afmærket med en Vager med et Kors over Ballon). Tæt S. for Grunden er Dybden 13 m. *Basanova* Punt: 59° 32½' N. 24° 33¾' E. (Kort Nr. 155 og 205.)

025. Rusland. Moonsund. Worms NNW. Grund.
 („Notice to Mariners“ Nr. 648. London 1915.)
 En Grund med 6,4 m Vand ligger 4,1 Sm 329° (misv. NW. t. N. ½ N.) fra *Worms* fyr. 59° 05¼' N. 23° 03' E. (Kort Nr. 205.)

026. Rusland. Odensholm S. Grunde.
 („Notice to Mariners“ Nr. 650. London 1915.)
 S. for *Odensholm* Fyr er fundet følgende Dybder: a) 9,1 m Vand, 3 Sm 160° misv. S. t. E. ½ E.) fra Fyret. b) 9,1 m Vand, 4½ Sm 159° (misv. S. t. E. ⅝ E.) fra Fyret. c) 9,1 m Vand, 4,4 Sm 148° (misv. SE. t. S. ⅜ S.) fra Fyret. *Odensholm* Fyr: 59° 18¼' N. 23° 22' E. (Kort Nr. 205.)

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

027. Sundet. Vedbæk—Hvoen—Hillesborg. Bøjer udlægges midlertidig.
 I Anledning af forestaaende Kabelarbejder vil der midlertidig blive nlagt Bøjer med røde Flag mærkede med en Krone over Bogstaverne „D. S. T.“ i Farvandet *Vedbæk—Hvoen—Hillesborg*.
Vedbæk: 55° 51' N. 12° 34½' E. *Hillesborg*: 55° 54¼' N. 12° 48½' E.

028. Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.
 Naar Skydning fra Forterne omkring *København* finder Sted, vil der fremtidig blive vist følgende Signaler, der hejses under den ene Raanok paa Signalmasterne paa *Sjælland, Middeltårnds-Fort, Dragør-Fort og Kastrop-Fort*:

Kugle	betyder Skydning fra	<i>Middeltårnds-Fort.</i>
Cylinder	—	<i>Charlottens-Fort.</i>
1 Kugler (den ene over den anden)	—	<i>Trekroner eller Tappelen.</i>
2 Cylinder (den ene over den anden)	—	<i>Mellemfort eller Pyrosteen.</i>
1 Kugle over 1 Cylinder	—	<i>Kastrop-Fort.</i>
1 Kugle under 1 Cylinder	—	<i>Saltholmsflak-Fort.</i>
1 Cylinder mellem 2 Kugler	—	<i>Taarbæk-Fort</i> eller <i>Taarbæk Biværk.</i>
1 Kugler	—	Batterierne paa <i>Saltholm.</i>
Cylinder over 2 Kugler (den ene over den anden)	—	<i>Dragør-Fort.</i>
Kugle mellem 2 Cylinder	—	<i>Kongehavn-batteriet.</i>

Signalerne vil blive hejst ½ Time før Skydningens Begyndelse. Skydes der fra flere Forter samtidig, hejses Signalerne ved Siden af hinanden. Til yderligere Oplysning hejses under den anden Raanok 1 Kugle, naar der skydes paa store Afstande, hvorimod der ingen hejses, naar der skydes paa smaa Afstande.

1045. Norge. Korsfjorden N. Toftøosen. Grund.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7220. Kristiania 1915.)

En Grund med 1 à 1½ m Vand er fundet c. 75 m NE. 4. E. for Jernstangen paa 0,9 m Baaen, der ligger c. 0,1 Sm S. for W.-Enden af *Mjrbærholmene*. Stedet vil blive nærmere undersøgt. Jernstangen paa 0,9 m Baaen: 60° 10' 7" N. 5° 01' 8" E.

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

1046. England. Portland. Skydeøvelser ophørt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 667. London 1915.)

Skydeøvelserne fra Skibe i *Portland* Havn er ophorte indtil videre. Bestemmelserne i „E. f. S.“ Nr. 19/440 og 37/993 staar fremdeles ved Magt.

Portland ydre Bølgebryder: 50° 35' N. 2° 25' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/111. København 1915.)

1047. Skotland. Firth of Clyde. Oplysninger.

(„Notice to Mariners“ Nr. 651. London 1915.)

Den E.-lige Trawler, som er udlagt paa *Dunoon Bank*, er rødm. let, og den giver som Taagsignal 4 Stød med Dampfløjten (1 langt, 1 kort, 1 langt og 1 kort) hver 2 Minutter, skiftevis med Taagesignalet fra den W.-lige Trawler.

Den W.-lige Trawler, som er udlagt paa *Dunoon Bank*, er grønmalet, og den giver som Taagsignal 3 lange Stød med Dampfløjten hver 2 Minutter, skiftevis med Taagesignalet fra den E.-lige Trawler.

En sortmalet Trawler er fortojet N. for disse Trawlere paa W.-Siden af Passagen.

Dunoon Bank: 55° 56¾' N. 4° 54¼' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/967, pkt. 2. København 1915.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1048. Atlanterhavet. Drivende Vrag.

(„Notice to Mariners“ Nr. 669. London 1915.)

Vraget af Skonnerten *Gypsum Queen of Barbados* er den 31te Juli d. A. observeret paa 48° 16' N. 23° 16' W.

1049. Island S.-Kyst. Ingólfshöfði. Tænding af Fyr opsat.

Ingólfshöfði Fyr kan ikke ventes tændt før i Løbet af Efteraaret 1915. 63° 48' (08") N. 16° 38' (25") W.

(Kort Nr. 225 og 239. Islandske Lods Side 180. Fyr-Port. Nr. 646 A.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/392. København 1915.)

1050. Frankrig. Pertuis d'Antioche. Ile de Ré. Chanchardon Pynt. Tønder udlagt.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 194/1034. Paris 1915.)

Ved Arbejdspladsen for Opførelsen af Taaonet ved *Chanchardon* Pynt er udlagt 5 hvide Tønder, hvoraf den ene ligger c. 500 m S. for den nedsenkede Kiste og de andre uden om Kisten i en Afstand af c. 100 m. Kisten: 46° 09' 41" N. 1° 28' 28" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/987. København 1914.)

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

1051. Brasilien. San Marcos (Maranhã) Bugt. San Joao Islands E. Grund.

(„Notice to Mariners“ Nr. 641. London 1915.)

En Grund med c. 8,7 m Vand er fundet c. 13 Sm NE. for *Ambrose Shoal*. Da Grunden ikke er undersøgt, findes der muligvis mindre Vand paa den. 1° 23½' S. 44° 27½' W.

Under selve Skydningen hejses et rødt Flag saavel paa det skydende Fort som paa den Dampner, der slæber Skiven.

Signalerne er nærmest til Vejledning for Fartøjer, der manøvrerer i Farvandet idet Skydningen fra Forterne altid vil blive standset for Skibe, der passerer Farvandet *Lymetten*: 55° 41¾' N. 12° 37' E. *Middeldynds-Fort*: 55° 43¾' N. 12° 40¼' E. *Dragør-Fort*: 55° 35¼' N. 12° 41' E. *Kastrup-Fort*: 55° 39' N. 12° 38½' E.

(Danske Lods Side 292.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/2039. København 1913.)

1029. Sverrig. Sundet. Kogrundsranan. Afmærkning forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 31/561. Stockholm 1915.)

Da det ved Opmaalingen har vist sig, at der findes et Løb med 5,4 m Vand ve Middelvandstand inden for *Bredgrund* og *Rynkorna*, er der gjort følgende Forandringer ved Afmærkningen af *Kogrundsranan*:

Ved Farvandets W.-Side.

1) Den sorte Vager med hvidt Bælte og 2 Balloner paa 55° 29' 24" N. 12° 50' 13" E. er ombyttet med en sort Vager med 2 Balloner og flyttet til 53° 29' 52" N. 12° 50' 28" E. 2) En Stage er udsat paa 55° 29' 20" N. 12° 50' 10" E. 3) En Stage er udsat paa 55° 28' 31" N. 12° 49' 40" E. 4) Den sorte Vager med hvidt Bælte og 1 Ballon paa 55° 27' 54" N. 12° 49' 15" E. er ombyttet med en sort Vager med 1 Ballon. 5) Den sorte Vager med hvidt Bælte og 1 Ballon paa 55° 26' 20" N. 12° 48' 35" E. er ombyttet med en sort Vager med 1 Ballon og flyttet til 55° 26' 20" N. 12° 49' 25" E. 6) En sort Vage med 2 Balloner er udsat paa 55° 25' 31" N. 12° 49' 10" E.

Ved Farvandets E.-Side:

7) En Stage med 2 opadvendte Koste er udsat paa 55° 29' 10" N. 12° 50' 11" E. 8) En Stage med 1 opadvendt Kost er udsat paa 55° 28' 33" N. 12° 49' 51" E. 9) Den røde Vager med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost paa 55° 27' 29" N. 12° 49' 20" E. er flyttet til 55° 27' 15" N. 12° 49' 06" E. 10) En Stage med 1 opadvendt Kost er udsat paa 55° 26' 30" N. 12° 49' 32" E.

(Kort Nr. 156, 160, 210, 249, 256 og 262. Danske Lods Side 316.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/955. København 1915.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1030. Sverrig. Skagerrak. Vattenholmen, Käbbingarne og Likholmen. Fyr forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 31/562. Stockholm 1915.)

I. *Vattenholmen* Fyr er forandret til at vise To-Lyn hver 6 s., samtidig er de forandret saaledes, at Lyset nu er:

1. grønt i Pejlinger fra 337° til 5°;

2. hvidt i — — 5° - 13°;

3. rødt i — — 13° - 18°.

58° 52' 38" N. 11° 06' 28" E.

II. *Käbbingarne* Fyr er forandret til at vise Et-Lyn hver 3 s., 58° 54' 53" N. 11° 05' 37" E.

III. *Likholmen* Fyr er forandret til at vise Et-Lyn hver 3 s., 58° 55' 31" N. 11° 06' 44" E.

Käbbingarne og *Likholmen* Fyrs Lysvinkler er uforandrede.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/717 og 30/758. København 1915.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsoen.

1031. Nordsoen. Maas Fyrskib WNW. Vrag.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 126/1159. 's-Gravenhage 1915.)

Et Vrag med 2 Master over Vandet er observeret 14½ Sm WNW. for *Maas* Fyrskib. c. 52° 06½' N. 3° 31½' E.

1032. Nordson. Schouwenbank Fyrskib NW. Vrag.

(^a)Bericht aan Zeearenden" Nr. 126/1160. ^a-Graevenhage 1915.)
En Mastestump, c. 1½ m over Vandet, øjensynlig fastsiddende i et Vrag, er observeret 9 Sm NW. t. W. for *Schouwenbank* Fyrskib. c. 51° 52' 2" N. 3° 15' 0" E.

1033. Norge. Kvalsund. Hansnes. Fyr forandret.

(^a)Bekendtgørelse fra Fyrdirektøren" Nr. 5. Kristiania 1915.)
Den grønne Lysvinkel i *Hansnes* Fyr, som var synlig i Pejlinger fra 267° til 346°, fri W. om S. *Tønnessøen*, er forandret saaledes, at Lyset nu er grønt i Pejlinger fra 267° til 315°, fri E. om *Tønnessøen* og rødt i Pejlinger fra 315° til 346°, fri W. om S. *Tønnessøen*. I øvrigt er Fyret uforandret. 69° 46' 50" N. 19° 03' 15" E.

1034. Norge. Gismund. Bjornhiskjær. Fyr forandret.

(^a)Bekendtgørelse fra Fyrdirektøren" Nr. 5. Kristiania 1915.)
Den hvide Lysvinkel i *Bjornhiskjær* Fyr, der var synlig i Pejlinger fra 327° gennem 0° til 10½°, er forandret saaledes, at Lyset nu er grønt i Pejlinger fra 327° gennem 0° til 6°, fri W. om *Bjornhins* og hvidt i Pejlinger fra 6° til 10½°. I øvrigt er Fyret uforandret. 69° 14' 20" N. 17° 58' 20" E.

1035. Norge. Andfjorden. Aahavn. Fyr flyttet.

(^a)Bekendtgørelse fra Fyrdirektøren" Nr. 5. Kristiania 1915.)
Aahavn Fyr er flyttet fra *Aaholmen* til *Dragøskjær*. Fyret, der er et Fyr med En-Formørkelser, viser følgende Lys:

1. rødt i Pejlinger fra 291°, midt i Indløbet til *Stangelandstals*, til 16°, midt mellem Jernstengen paa W-Siden af *Halsvær* og paa E-Pynten af *Kallan*.
 2. grønt i — 16° til 59°, fri N. om *Lønningsvær*;
 3. hvidt i — 59° - 75°, fri S. om *Tømmerværkollen*;
 4. rødt i — 75° - 124°;
 5. grønt i — 124° - 150°.
- Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa Skativ. Brændetid: 15de August—14de April. 69° 03' 55" N. 17° 01' 30" E.

1036. Norge. Andfjorden. Halsvær. Fyr tændes.

(^a)Bekendtgørelse fra Fyrdirektøren" Nr. 5. Kristiania 1915.)
Den 15de August 1915 tændes *Halsvær* Fyr. *Stangelandet*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formørkelser. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 309° til 351°, fri W. om *Stangodden*, *Stangrund* og *Flaa*;
 2. hvidt i — 351° - 24°, fri E. om *Kallan*;
 3. rødt i — 24° - 76°, fri N. om *Lønningsvær*;
 4. hvidt i — 76° - 90°, fri S. om *Tømmerværkollen*;
 5. grønt i — 90° - 164°.
- Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa Skativ. Brændetid: 15de August—14de April. 69° 02' 50" N. 17° 01' 15" E.

1037. Norge. Helgeland. Grøtø. Manløy SW. Grund.

(^a)Efterretninger for Sjøfarende" Nr. 7269. Kristiania 1915.)
En netop overflydt Baae er rapporteret at ligge c. 100 m SW. for *Klesholmen* (den lille Holm med Vardet ved *Manløy* SW-Pynt). Baeen ligger omtrent i den i *norsk* Kort Nr. 67 viste Sejllinje. Stedet vil blive nærmere undersøgt. *Klesholmen*: 67° 48' 1" N. 14° 39' 5" E.

1038. Norge. Flalanger. Løvsnes. Tøpsundet. Mindre Dybde.

(^a)Efterretninger for Sjøfarende" Nr. 7267. Kristiania 1915.)
Dybden i den N-lige Del af *Tøpsundet*, det W-lige Indløb til *Løvsnes* Havn, er rapporteret kun at være 5 m. Stedet vil blive nærmere undersøgt. 64° 30½' N. 10° 53¾' E.

1039. Norge. Mandsundvær. Stabbeia. Grund.

(^a)Efterretninger for Sjøfarende" Nr. 7216. Kristiania 1915.)
En Baae med 20 m Vand er fundet c. 1000 m 81° (misv. E. ¼ S.) fra *Yslefua* og en Baae med 12 m Vand, *Leifua*, er fundet c. 850 m 146° (misv. SSE.) fra *Yslefua*. *Leifua* ligger omtrent i Mærket „*Skegsetua* overet med *Tarbuskjer* Vardet". Indsejlingen bør foregaa mellem *Yslefua* og *Omfua*. *Yslefua*: 63° 57' 32" N. 8° 32' 00" E.

1040. Norge. Djungskjær—Valdersund. Grunde.

(^a)Efterretninger for Sjøfarende" Paket Nr. 4. Kristiania 1915.)
Ved Undersøgelse paa Grund af Dampren *Porjus* Grundstødning er fundet følgende Grunde:

1. En 2,6 m Baae, 600 m 79° (misv. E.) fra Jernstangen paa *Østre Lysfuen*. Denne Baae ligger i *Bjungskejer* Fyrs hvide Lysvinkel og i *Hellen* Fyrs hvide Lysvinkel. *Hellen* Fyr: 63° 47' 35" N. 9° 37' 05" E.
2. En 5,2 m Baae, c. 230 m 11° (misv. NNE.) fra *Valsholmskjer* Fyr, som ligger paa 63° 48' 35" N. 9° 36' 15" E.
3. En 6,6 m Baae, 750 m 324° (misv. NW. t. N. ¾ N.) fra *Hauraaaskjer* Fyr, som ligger paa 63° 49' 10" N. 9° 37' 00" E.
4. Paa *Mefua*, c. 1½ Sm 262° (misv. W. ¼ N.) fra *Halldorhaem* Fyr er Dybden 5,9 m i Stedet for 7,6 m, som *norsk* Kort Nr. 43 angiver. *Halldorhaem* Fyr: 63° 51' 00" N. 9° 42' 10" E.

1041. Norge. Grandeviken. Grunde.

(^a)Efterretninger for Sjøfarende", Paket Nr. 4. Kristiania 1915.)
Ved Undersøgelse paa Grund af Dampren *Solevang*'s Grundstødning er fundet følgende Grunde:

1. En 5,3 m Baae, 460 m 197° (misv. SW. t. S. ½ S.) fra *Ribeflu* Fyr. Baeen ligger i Linnien „*Kjevungskjer* Fyr overet med *Ribeflu* Fyr" i den grønne Lysvinkel E. for *Ribeflu* hvide Lysvinkel. *Ribeflu* Fyr: 63° 42' 10" N. 9° 31' 30" E.
 2. *Grandestorflua* har paa den SE-lige Del kun 5,0 m Vand, hvor *norsk* Kort Nr. 43 angiver 9,1 m. 63° 40' 16" N. 9° 29' 17" E.
- (Se „Efterretninger for Sjøfarende" Nr. 27/øst. København 1915.)

1042. Norge. Molde SE. Faaro—Sæterø. Grunde.

(^a)Efterretninger for Sjøfarende" Nr. 7218. Kristiania 1915.)
N. for *Islandsøag* paa *Faaro* er fundet flere Baeer. Den mindste Dybde er 1,2 m. Ved E-Pynten af *Sæterø* er der ligeledes fundet flere Baeer. Man bør ikke benytte ældre Kort ved Sejlads i dette Farvand. *Sæterø*: 62° 43¼' N. 7° 14' E.

1043. Norge. Ullahammer. Fyr nedlagt. Fyr tændt.

(^a)Bekendtgørelse fra Fyrdirektøren" Nr. 5. Kristiania 1915.)
Ullahammer Fyr er nedlagt og et nyt Fyr er tændt paa *Nostskjer* ved *Ulla*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt med To-Formørkelser. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 107° til 127°, fri N. om *Skaakjerflua*;
 2. rødt i — 127° - 143°, fri W. om *Gaaseflua*;
 3. grønt i — 143° - 295°, fri S. om *Flensønden*;
 4. hvidt i — 295° - 299°, fri N. om *Kroskølene*;
 5. rødt i — 299° - 329°, ind paa *Ullahammeren*.
- Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa Skativ. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 62° 40' 55" N. 6° 12' 10" E.

1044. Norge. Hjøllefjorden. Grunde.

(^a)Efterretninger for Sjøfarende" Nr. 7219. Kristiania 1915.)
1. En Grund med 7 m Vand er fundet 180 ÷ 270 m E. for *Holmen Gaupe*, c. ½ Sm S. for *Kalvenes* Fyr, der ligger paa 60° 26' 05" N. 5° 01' 20" E.
2. En udstrøkt Grund med 2,5 m Vand er fundet c. 100 m N. for Sundet mellem *Færo* og *Lamholmen*. *Lamholmen*: 60° 24½' N. 5° 08¼' E.
Stedene vil blive nærmere undersøgte.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øe.

No. 635. Africa, East Coast. (1) East Africa. Former Notice, No. 339 of 1915; hereby cancelled. Exhibition and Extinction of Lights. Caution. The following lights are now exhibited: Mombasa. Ras Kogonachia, Pemba island. Ras Nungwe (Hog point). Zanzibar. Ras Mkumbi (Moresby point). Mafia island. A light on Okuza island, South Malina. All other British lights on the East Coast of Africa cannot be depended upon. Special directions for approaching Mombasa. 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. Remarks. Vessels may now enter or leave Zanzibar by either entrance, using the ordinary route.

(2) Madagascar. Extinction of Lights. Caution. All lights at Diego Suarez are extinguished. Special directions for entering Diego Suarez. Caution. Vessels bound for Diego Suarez, in order to avoid delay, are advised to notify the time of their arrival in advance to the Military Commander, three hours before arrival by day and five hours before arrival by night. The signal denoting "Passage free" authorises vessels to enter the channel, but they will still be under the obligation to stop when directed to do so from the semaphore, to allow the Examination service vessel to proceed alongside. Note. This Notice is a repetition of the former Notice quoted above, with amendments to section (1), and embodies all the information received in connection with war operations, affecting navigation within the area concerned. (Notice No. 635 of 1915, dated 23rd July.)

No. 638. Eastern Archipelago—Celebes, West Coast. Makassar—Time Signal established. Position. Makassar Lighthouse, lat 5° 08' 10" S., long. 119° 24' 18" E. Details. A black ball, hoisted at a yard on a mast 66 feet high 5 minutes before the signal, and dropped 23 h. 57 m. 37.2 s. Local Mean Time of the meridian of Makassar Lighthouse, corresponding to 16 h. 00 m. 00 s. Greenwich Mean Time. Remarks. Should the signal be inaccurate Flag "W." of the International Code will be shown. Note. The Astronomical position in the title of chart No. 2662 is to be amended to read "Lat. 5° 08' 09" S., long. 119° 24' 20" E." (Notice No. 638 of 1915, dated 23rd July.)

Charts affected. No. 2662, Makassar road. No. 1293, Approach to Makassar. Publications. List of Lights and Time Signals, Part VI., 1915, No. 5034. Eastern Archipelago Pilot, Part II., 1913, page 389. Authority. Hague Notice, No. 1009 of 1915.

No. 639. Canada—River St. Lawrence. Grandes Bergeronnes cove—Leading lights established. Abridged description. Ldg. Lds. F., vis. 13, 10 m. (a) Front light: Position. On the western side of the cove. Lat. 48° 13' 58" N., long. 69° 33' 28" W. Details: Character. A fixed white light. Elevation. 31 feet. Visibility. 10 miles, on the leading line. Structure. White triangular wooden beacon with diamond shaped daymark, 15 feet in height. (b) Rear light: Position. At a distance of 57 yards, 340° (N. 2° E. Mag.), from the front light. Details: Character. A fixed white light. Elevation. 77 feet. Visibility. 13 miles, on the leading line. Structure. White wooden framework beacon, with square daymark, 15 feet in height.

Fra Cardiff eller Newport Fres. 10/11 Bordeaux, 10/6 Lissabon, c. 17/ Genua eller Savona, 20/ Alexandria (3,800).

Skrevet den 10. August 1915.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge Vest efter er Fragtmarkedet fremdeles fast for Trælaster, medens Raterne for Is og andre Varer er forholdsvis minimale, samtidig med at Risikoen er mindre, men der er kun faa fragtledige Skibe i Markedet. Fra Kanada er Raterne ligeledes faste for Trælaster til Irland, England og Frankrig. Returfragter er noget livligere for Kullaster fra Østbritanien til skandinaviske Havne 17 à 20 sh. pr. Ton efter Størrelse og Lossplads.

Angaende de mindre Skibe er der ingen store Forandringer at berette om; af de nordtyske Pladser er det nu nærmest kun Stettin og Lübeck, som viser nogen videre Interesse, og som noterer henholdsvis 6 og 5 Kr. til Danmark og noget højere Rater til sydsvenske Havne. Norge er stadig flov, og ikke faa Skibe gaar ledige derfra; heller ikke Sverig har noget særlig nyt at melde. Danmark har stadig kun lidt fra Provinserne; Kjøbenhavn sluttede i Begyndelsen af Ugen en Del, saaledes Majs til Aarhus 16 Øre, Nykjøbing Sj. og Holbæk 15 Øre, Hørfrokager til Aarhus 17 Øre, Majs til Neksø 16 Øre; det tegner lidt flovere, uden at der just er Mangel paa Laster derfra.

Spørgsmaal og Svar.

Sp. Jeg er Fører af en 3/m. Skonnert, som ejes af et Aktieselskab. I Lovene for dette Selskab bestemmes bl. a., at Regnskabet skal opgøres efter hveranden Ladning.

Den 9. Oktober 1913 fik jeg en Besætning om Bord monstret paa Soloven og efter at have haft to Ladninger indø blev Regnskabet opgjort og Mandskabet afbetalt i Ystad den 28. Februar 1914. Afmonstring fandt dog ikke Sted, og Mandskabet kvitterede kun som for almindelig Forskud. Skibet gik fra Ystad til Rønne, hvor Mandskabet blev afmonstret den 11. Marts. Mandskabet gjorde nu Fordring paa 13 Dages Hyre i Tidsrummet fra 28. Februar til 11. Marts, hvilket jeg mener er ganske korrekt, da de er monstret paa Soloven. Jeg betalte ogsaa derefter; men ved det senere Regnskabs Aflevering gjorde den bestyrende Reder Indsigelse herimod og fra-drog mig 2 Dages Hyre for hele Mandskabet, idet han gjorde gældende, at den 29. og 30. Februar ikke eksisterede. Er Rederen berettiget hertil?

En Skibsfører.

Sv.: Da Mandskabet er paamonstret den 9. Oktober 1913, og det er givet, at de først er afmonstret den 11. Marts 1914, tilkommer dem Hyre for 5 Maanedes og 2 Dage, idet begge de nævnte Dage medregnes. Der savnes ganske Foje til at regne Hyren anderledes ud, idet i alle Forhold, der opgøres maanedsvist, Maanederne regnes for lige lange.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Frugt- og Passagerdamperen "Islande" bygget af Helsingørs Jernskibs- & Maskinbyggeri til Det forenede Dampskibs-Selskab foretoges den 5. ds. officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende forløb til almindelig Tilfredshed. Paa Prøveturen gjorde Skibet en Hastighed af 14 Knob. "Islande", der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse "special survey", er 250' langt i Hoveddækket, 37' 10" bredt og 26' 2" dybt; Maskinen er triple Ekspansion med Overflade Kondensation paa 1450 indicerede Hestes Kraft, og Kællerne er udrustede med Wilh. Schmidts Overheder og Howdens kunstige Træk. Skibet er bestemt for Rutearten paa Island og specielt udstyret efter alle Nutidens Fordringer for denne Fart, det er en smukt udstyret Baad med velventilerede Kamre og Saloner med Plads til 103 første Klasses og 60 anden Klasses Passagerer. Prøveturen endte i Kjøbenhavn, hvor Selskabet overtog Skibet, der lagde ind til Larsens Plads for at indsættes i sin Fart.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Leith 7./8. — Amalienborg pass. Hirtshals 6./8. — Brattingsborg ank. Manchester 1./7. — Borglum pass. Ouessant Creach 7./8. — Dansburg pass. Browhead 2./8. — Elsborg pass. Skagen 6./8. — Flynderborg ank. Bandholm 7./8. — Guldborg pass. Dover 2./8. — Gurte pass. Dungouss 7./8. — Hammershus ank. Rio 2./8. — Harrildsborg pass. Skagen 6./8. — Jelling pass. Lizard 30./7. — Jomsborg ank. Norfolk Va. 28./7. — Jungshoved pass. Punta Arenas 6./8. — Jagersborg afg. West Hartlepool 7./8. — Kallundborg ank. Sunderland 3./8. — Kalo ank. Manchester 24./6. — Klampenborg ank. Kjøbenhavn 9./8. — Kronborg afg. Higuera 2. 8. — Lejre pass. Ardrossan 6./8. — Næsby borg afg. Fencid 6./8. — Raadelsborg ank. Sousse 3./8. — Rosenborg ank. Stubbekbing 7./8. — Silkeborg ank. Manchester 10. 7. — Skanderborg afg. Montreal 4./8. — Skodsborg ank. Manchester 6./8. — Spigerborg afg. Kjøbenhavn 5./8. — Stegelborg ank. Liverpool 28./7. — Stjerneborg afg. Glasgow 5./8. — Tuborg pass. Hirtshals 9./8. — Taarborg ank. Kjøbenhavn 3. 8. — Ulfborg ank. Leith 4. 8. — Uranienborg pass. Ushant 4./8. — Ørkild afg. Philadelphia 7./8.

Vesterhavet. Ulla, Hansen, ank. Reykjavik 7./8. — Stella, Schiff, afg. Hargshamn 10./8. til Malaga. — Yrsa, Larsen, ank. Eshjerg 9./8. — Hebe, Gregersen, ank. Neder Kalix 9. 8. — Nexos, Johansen, afg. Kjøbenhavn 8./8. til Alicante. — Marie, Nielsen, pass. Sagres 8./8. for Valencia. — Rigmor, Uldall, ank. Gelle 8./8. — Nora, Jensen, pass. l'Ouessant 8./8. for Eshjerg. — Ellen, Hansen, ank. Kirkwall 7./8. — Valborg, Jepsen, ank. Eshjerg 8./8. — Nancy, Pedersen, ank. Damsjø 8./8. — Laura, Thøgersen, afg. Stornoway 7./8. til Sevilla. — Dagmar, Sørensen, pass. Sagres 5./8. for Valencia. — Nerma, Madsen, afg. Hernosand 7. 8. til Lissabon. — Gerda, Rasmussen, afg. Middlesbro 5./8. til Sunderland. — Johanne, Mikkelsen, pass. Skagen 7./8. for Stege. — Olga, Christensen, ank. Hernosand 6./8. — Cito, Toft, ank. St. Helier 5./8. — Bertha, Degn, pass. Hanstholm 6./8. for Falmouth. — Karla, Brinch, ank. Huelva 4./8. — Fylla, Thomsen, afg. Ardrossan 3./8. til Sevilla. — Nordsoen, Nielsen, ank. Alicante 4. 8. — Thyra, Lund, afg. Ardrossan 2./8. til Sevilla. — Inger, Skou, afg. Frederikshavn 4. 8. til Alicante. — Polly, Mathiasen, pass. Helsingør 2./8. til Tarragona. — Anna, Winslow, ank. London 24./7.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, afg. New York 7./8. — Johan Siem, Tannebeck, afg. Baltimore 7./8. — Harald Klitgaard, Nielsen, afg. Aalborg 5./8. — Russ, Petersen, afg. Kjøbenhavn 10./8. — Vladimir Sawin, Wittenkamp afg. Saguenay 6./8. — Excellence Pleske, Boutrup, ank. Aalborg 8./8. — Michail Ontchoukoff, Nielsen, afg. Rosari 23./7. — Generalkonsul Pallisen, Folkenberg, ank. Horsens 7./8. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Glasgow 23./7. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Dublin 4./8. — Nawa, Duhl, afg. Ardrossan 6./8. — Freja, Harboe, afg. Montevideo 23./7. — Rota, Christensen, ank. Cardiff 6./8.

Det estasiatiske Kompagni. Annam ank. Wladivostok 3./8. udg. — Arabien pass. Gibraltar 3./8. udg. — Indien afg. Panama 5./8. udg. — Falstria afg. Nicolajevsk 30./7. udg. — Magdala ank. Göteborg 8./8. udg. — Panama afg. Wladivostok 23./7. hjemg. — Bandon afg. Penang 27./7. hjemg. — Chumpon afg. Penang 31./7. hjemg. — Fiona ank. Aarhus 1./8. hjemg. — Pangan afg. Middlesbrough 8./8. udg. — St. Croix afg. Singapore 8./8. hjemg. — Transvaal ank. Batavia 8./8. hjemg. — Bintang ank. San Francisco 7./8. udg. — Jutlandia afg. St. Thomas 22./7. hjemg. — Rhodesia ank. Buenos Aires 21./7. udg. — Selandia ank. Valparaiso 30./7. udg. — Tranquebar ank. Coronel 31./7. hjemg. — Kina ank. Port Said 8./8. udg. — Natal ank. Antofagasta 3./8. hjemg. — Siam afg. Fremantle 5./8. udg. — Tongking afg. Tarakan 5./8. hjemg.

Skandia. Rødfaxe, Petersen, afg. Korsør 7./8. — Gulfaxe, Petersen, ank. Stugsund 7./8. — Skinfaxe, Weichardt afg. Middelfart 6./8. — Rimfaxe, Petersen, afg. Mariager 5./8.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Tynen 31./7. — Elna, Rathje, afg. Tynen 30./7. — Therese, Pedersen, ank. Kirshaldy 6./8. — Harriet, Larsen, ank. Bristol 31./7. — Dagny, Therkildsen, ank. Swansea 30./7. — Simone, Olesen, ank. Cherbourg 9./8. — Jeanne, Olsen, ank. Tynen 9./8. — Vera, Riso, ank. Palamos 8./8. — Daisv, Kolster, ank. Palamos 10./8. — Anine, Leth, ank. Kirshaldy 4./8.

Dania. Mary, Clausen, pass. Helsingør 5./8. for Rouen. — Flora, Lorentzen, pass. Kjøbenhavn 7./8. for Piteå. — Nelly, Clausen, afg. Sunderland 7./8. til Odense. — Lilly, Bang, ank. Blyth 31./7. — Alexy, Duhn, ank. Piteå 9./8. — Dagny, Sørensen, afg. Sundsval 7./8. til Gijon.

Thuro. Peter Bom, Jørgensen, ank. Randers 3./8. — H. A. Hansen, Andreasen, ank. Hobro 9./8.

Brix Hansen & Co. John, Mathiesen, ank. London 6./8. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Aarhus 7./8. — Nordpol, Nielsen, ank. Malmö 3./8. — Fanny, Nielsen, ank. Queenstown 30./6. — Hillerød, Ankersen, ank. Garston 18./7.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn. Hans Jensen afg. Archangel 1./8. — Alma afg. Leith 6./8. — Freja, ank. Horsens 2./8. Rolf, afg. Masned Sund 4./8. til Blyth. — Dausted ank. Svendborg 10./8.

Orion. Sirius afg. Baltimore 21./7. — Orion afg. La Plata 8./7.

Era. Emanuel, Svane, ank. Vejle 6./8.

Sejlskibe.

Svendborg. Lauritz, Carlsen, ank. Wemyss 2./8. — Libra, Hansen, ank. Göteborg 3./8. — Yrsa, Sørensen, ank. Ramsey 3./8. — Clytia, Jensen, ank. Helsingør Red 3./8. — Valborg, Rasmussen, afg. Chatham 3./8. — Doris, Boye, ank. Burntisland 2./8. — Sophie, Hansen, ank. Littlehampton 3./8. — Ellen Kirstine, Hansen, ank. Ellesmereport 4./8. — Marie, Nielsen, ank. Limerick 4./8. — Flora, Sørensen, ank. Poole 4./8. — Aerial, Ravnemose, ank. Archangel 1./8. — Standard, Rasmussen, ank. Chatham 5./8. — Fortuna, Jørgensen, ank. Archangel 2./8. — Dagny, Rasmussen, afg. St. John 7./8. — Phoenix, Jørgensen, ank. Aalborg 7./8. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Chatham 9./8. — Solon, Rasch, ank. London 7./8. — Erhardt, Larsen, ank. Chatham 8./8. — Erik, Hansen, ank. Skagen 9. 8. — Ragnhild, Wilde, ank. Akureyri 8./8. — Kathrine, Hansen, ank. Blyth 8./8.

Era. Emanuel, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 2./8. — R. Fabricius, Hansen, ank. Grand Bank N. F. 2./8. — Haabet, Rise, ank. Råå 3./8. — M. Hay, ank. Akureyri 29./7. — Arietis, Andersen, ank. Leith 2./8. — Kathinka, Olsen, ank. Leith 3./8. — Nicoline, Hansen, ank. Dysart 2./8. — Era, ank. Leith 2. 8. — Eliezer, Nielsen, afg. Dalhousi 2./8. til Mercey. — Chr. H. Rasmussen, Petersen, ank. Leith Fjord 3./8. — Emanuel, Kock, ank. Leith 2./8. — Yrsa, Hansen, ank. Ramsey (Isle of Man) 2./8. — Doris, Boye, ank. Burntisland 2./8. — Adjutor, ank. Travemünde 3./8. — Anne, Leviussen, ank. Frederikshald 3./8. — Saga, Olsen, afg. Chatham 3./8. til Bantry. — Bonavista, Christensen, ank. Fjellebroen 2./8. — Juliane, Christensen, ank. Akureyri 4./8. — Ludvig Braamsen er ank. Havre. — Carl, Johansen, ank. Kjøbenhavn 3./8. — Døbra, Rasmussen, ank. Dysart 3./8. — Ester, Wilhjelms, er ank. Rio Grande. — Christian, Fabricius, ank. Travemünde 5./8. — Codan, Hansen, afg. Ardrossan 4./8. til Dieppe. — Caroline Kock, Rasmussen, pass. Kingsale-Head (Irland) 4./8. for Preston. — Vesta, Andersen, afg. Dysart 5./8. til Bogense. — Astraa, Svane, ank. Cadiz 5./8. — Amor, Hansen, ank. Malmö 7./8. — Christiane, Petersen, ank. Horsens 7./8. — Dana, Boye, er ank. St. Johns. — Tvøroyri, Watson, ank. Nordfiord 7./8. — Proven, Schmith, afg. St. John N. B. 7./8. til Killruseh. — Ami, Albertsen, afg. Egersund 8./8. til West Wemyss. — Adele, Weber, ank. Travemünde 8. 8. — Signe, Hansen, ank. Svendborg 8./8. — Avance, Bager, ank. Frederikshald 8./8. — Svip, Jensen, ank. Kjøbenhavn 8./8. — Mariane ank. Travemünde 8/8. — Bien, Petersen, ank. Hargshamn 9./8. — Hjalmar afg. Fowey 6./8. til Frederikshald. — Elsa, Boye, ank. Travemünde 7./8. — Valkyrien, Hansen, afg. Chatham 7./8. til Withehaven. — C. M. Petersen, ank. Travemünde 9./8.

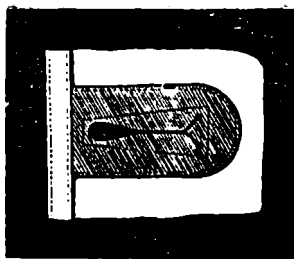
INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 12. August 1915. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1914. (Fortsat.) — Sø- og Handelsretsdom. — Søforbør. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns officielle Borskurs.

Dansk-Fransk Dampskibsselskab.

Mod Forevisning og Afstempling af Aktiekupons for 1915 udbetales 10 pCt. à conto Udbytte fra og med 2. August paa Selskabets Kontor, Fredericiagade 4.

Bestyrelsen.



OLSKIJD

**Bedste Olieøj
Patent**

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overalt.

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

Randers Rebslaaeri

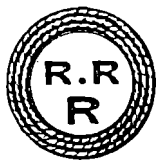
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltouge

til Skibsbrug og Elevatorer



Stavanger Preserving Co.

Stavanger.

Hermetik til Skibsbrug

faas hos

Skibsprovianteringshandlerne

over hele Verden.

DE FORENEDE JERNSTØBERIER

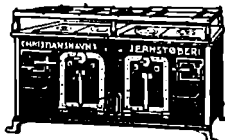
AFDL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI

HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS
BAGE
OVNE

KABYS KOMFURER
I ALLE STØRRELSER



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

Bjærch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjærch-Jensen“.

Telefon 7262.

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlg. Adr.: 3224.

Tonnage. Telefon: 3244.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

Chr. Schjærbecks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

TIVOLI

Sommersæson fra 8de Maj til 1ste
Septbr. 1915.

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. Festarran-
gementer med Dans og
Konfetti. Talrige Forly-
stelser, Karuseller, Rutsch-
baner, Skydebaner, Bold-
spil 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).

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. „Danskolloyd“.

De private Assurandører lim.

I Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

16, Holmens Kanal.

Privat e.

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:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

Kristiansgade 14.

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 Provinser.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

Holbergsgade 1, 1. Sal.

Copenauro

42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

I Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefoner:

Holmens Kanal 24.

„Fourthcomp.“

Central 266 og 10756



NORSKE LLOYD

Kristiania

Sø-, Vare-, Breakdown-

og Ansvarsforsikring.

Genforsikrings-Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 6 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

Telegr.-Adr.: „REASSURANCE“

Forsikringsaktieselskabet „National“

København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdi-
forsikringer, til billige, faste Præmier

Hovedkontor: **Nørrevoldgade 15**

Telefon 7565.

Telegram-Adr.: „Nation“.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901.
(6886.

Kvæsthusgade 3, St. Kjøbenhavn K.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark ut

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Møntner

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Kjøbenhavns
uofficielle Børskurs d. 11. Aug. 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		169 ¹ / ₄	169 ¹ / ₂
Danmark		171 ¹ / ₄	171 ³ / ₄
Norden		175 ¹ / ₂	175 ¹ / ₂
Carl		200 ³ / ₄	201
Dannebrog		251 ¹ / ₄	251 ¹ / ₂
Skjold		173 ¹ / ₂	175
Urania		—	—
Dampsk. af 1896		216 ¹ / ₂	216 ³ / ₄
Hejmdal		207 ¹ / ₂	207 ³ / ₄
Gorm		216 ¹ / ₂	216 ³ / ₄
Neptun		220	221
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		119 ³ / ₄	120
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₁₀₀ uops. Stats.		—	—
3 ¹ / ₁₀₀ Husejer Kreditk. 1. Afd. 1. S.		—	—
3 ¹ / ₁₀₀ Kbhvn. Kreditf.		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 2. Serie..		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1.		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ Østifl. Kreditf.		84 ¹ / ₄	85
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 7.		85 ¹ / ₂	86
3 ¹ / ₁₀₀ — — 6.		—	—
3 ¹ / ₁₀₀ Landkreditk. 3.		—	—
Aktier.			
Nationalbank		150 ¹ / ₂	152
Privatbank		109 ¹ / ₂	110
Landmandsbank		132 ³ / ₄	133
Handelsbank		144 ³ / ₄	145
Kbhvns Laane- og Diskontobank		94 ¹ / ₄	95
Sukkerfabr.		265	266
Burm. & Wain		114	114 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier		154 ¹ / ₄	154 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnak		—	—

Vekeelkurser d. 11. August 1915.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	78.55	
London	18.30	
Paris	68.25	
Amsterdam	157.00	
Wien	69.00	

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse
af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship.“
Faaes i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blanketstolens Efftg.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.
Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uldbundet Ekepl.

**Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.
Bundfarver**

for Træ- og Jernskibe.
Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindsløv, Vesteraaegade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

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

Største en gros Lager af
Tr. Rør, Fittings - Kedelrør - Armaturer



Anvend kun vor fortrinlige, sugedygtige

— PUDSETVIST „AH“ —

i meget haandterlige Baller à 50 kilo

Sanitetsartikler, Væg- og Gulvfliser,
Bygningsstøbegods

OHLSSEN & AHLMANN A/S

KØBENHAVN

Telegr.-Adresse: »OHLSSEN«

Egen Telefoncentral 7890

Skibs-

Provieringshandlere.

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.

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, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telef. 208.

Aarhus. Sophus E. Johnsen. Tlf. 2859 & 2879. Tlgr.-Adr.: Sejus. Breve til min Adresse leveres straks ved Skibs Ankomst. Motorbaad til Rheden.



BRASSO
FLYDENDE
METAL
PUDSE-EXTRAKT.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.
Natsignaliseringslamper.

N. W. PESCHARDT

VEJLE

anbefaler sin Skibshandel

Forlang Olieføj fra

Jydsk Olieføjfabrik

Telefon 1430 Randers Telefon 1430

R. Schou & Co.

Skibsproviantering

FREDERIKSHAVN

Telegr.-Adr.: „Schou“

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr. „Vollhalm“, Lovisa.

Hecksher & Søn 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 Havaristiftælde 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.

Dam & Svensson, Skeppsmåklare,

Telegr.: **DAMSON.** **Oskarshamn.** Telegr.: **DAMSON.**

P. Jørgensen & Co., Korsør.

Telegramadr.: „Jørgensen“.

— **Skibsmægler.** —

Telefon 6 & 16.

Statstelefon 11.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

H. P. NIELSEN

Skibshandler

ESBJERG

J. C. Jensen og R. B. Christiansen

Sagfører Overretssagfører

sp. Søsager

St. Voldgade 10, Randers

Telefon Nr. 47

Overretssagfører

E. Moltzen

Odense

Retssager (sp. Sø- og Handelssager) og Handelsinkassation.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

LANDMANDSBANKEN

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

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{1/3}

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. —

Husk
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.
Stort Lager af færdigviede Kludaløger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telt. 6. **Dragør.** Telt. 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

Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

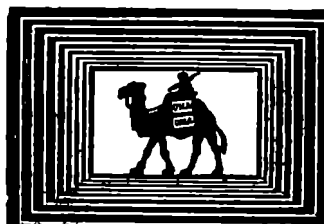
W. CHR. WILLARSEN

Skibsmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.



Forlang altid
Otto Mönsted's
OMA
Plante Margarine

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

ZOOB. HAVE

i København

køber gerne tor den
brugbare Dyr.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Utzon & Stegmann, Skibsmægler. Aalborg.

Telegr.-Adr.: **UTZON.**

Telefoner: 2200 - 2075.

Statstelefon 2.

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.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift — Solid — Driftssikker.

5—100
HK

A/s „VØLUND“.
Blegdamsvej 32. København N.

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.
Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende«

AVERTISEMENTS PRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre.
Auden Side og Siden efter Tekst pr. Petitlinie à 45mm Bredde 25 —
De ovrigre Sider pr. Petitlinie à 45mm Bredde 20 —
Moderation for 5 Gange 13 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet
selges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse „Skibsfart“.

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

Aarhus mekaniske Værksted
Alle Slags Skibs- og Maskinreparationer
samt Kedelrensning udføres.
Fredensgade 16. Telefon 3950.

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

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværksarbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved Henvendelse til

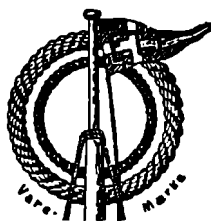
Entreprenør F. HINRICHSEN,
Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartsøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)
Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.
Adelgade 79. København K.
Telef. Central 8556.



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad
faas kun fra
Esbjerg
Tovværksfabrik A/s

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.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

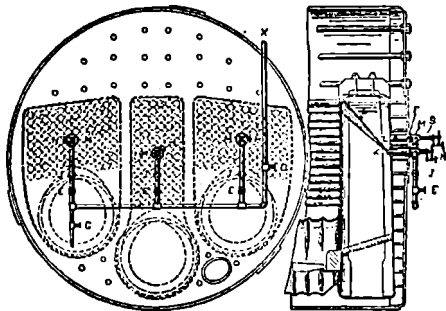
Nr. 33.

Kjøbenhavn, Torsdag den 19. August 1915.

22. 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 røbe Røgkammerdørene. Hvorved undgaa 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
3063 — 3073

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

AKTIESELSKABET HOLZAPFEL-SELANDIA

Compositioner

Jern, Staal og Træskibsbunde.
Leverandør til Flaaden.

Indregistreret



Telegramadr.: „HOLZANDIA“.

Kontor: Toldbodvej 7, Kjøbenhavn.

Rustbeskyttende Farve

Bunkers og Lastrum.
Leverandør til Statsbanerne.

Varemærke

Tel.: 5601. Palæ 2256.

Fabrik: Øresundsvej, Amager.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

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

Nic. Heimbürger Skibsmægler

Petrograd. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

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.

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“.

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 **ægte Motorpetroleum**, bør Forbrugerne endelig paase, at Embulagen — saavel Tønder som Tank — er forsynet med det **lovbeskyttede Varemærke!**

D. D. P. A.

* * *

Det danske Petroleums Aktieselskab.

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.

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
Bunker-
depot.

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT
Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.
ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

Telefon
513

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
Bunker-
depot.

HELSINGØRS BUNKERKUL DEPOT.

Prima Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat til Dagens billigste Priser.

C. K. HANSEN.
KØBENHAVN.

∴ DAMPSKIBSRHEDER ∴

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.
BEFRAGTNINGSFORRETNING.
Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dampskibsselskaberne
VULCAN og MERCUR

Telefon 5459. Telegramadresse: „Ganus“.

Korresponderende:

Reder N. P. Nielsen,
Herluf Trollesgade 28.

A. O. ANDERSEN & Co.

Copenhagen & Christiania.

Telegr.: Pacao { Copenhagen. Teleph. { 5836 Copenhagen.
Christiania. { 19369 Christiania.

STEAMSHIPOWNERS-AGENTS
Chartering - Clearance - Average.

P. Brown jun. & Co.

Dampskibsrederi * Dampskibsagentur.
Amaliegade 43. — Telegr.-Adr.: »BROWN«. — Tlf. C. 276.

Knud Degn. Raadgivende Ingeniør,
cand. polyt. M. Ing. F.

projekterer og leder Udførelsen af alle Slags

**Havne- &
Uddybningsarbejder**

Kontor: Havnegade 55¹. København K. Telefon 361.

**DEMAG
DAMPKRANER**



REPRÆSENTANTER:
EDWARDS & RASMUSSEN
INGENIØRER
KØBENHAVN B, VESTERGADÉ 3.
**DEUTSCHE
MASCHINENFABRIK AG
DULSBURG**

„UTRECHT“

Maskin- og Skibsbyggerier,

ved Ingeniør Andr. Vang, Hellerup,

Generalrepræsentant

for Skandinavien og Rusland.

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 Huvnen.

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

H. NIELSEN

1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags
Skibsreparationer.

Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

Kjøbenhavn, den 19. August 1915.

I Anledning af et Angreb paa Nordisk Skibsrederforening i et svensk Blad, der vist iøvrigt ikke er blevet taget meget alvorligt, og nogle sig dertil sluttende Udtalelser af den norske Skibsreder G. M. Bryde i »Norges Handels- og Søfartstidende«, skriver Foreningens Formand, Skibsreder Otto Thoresen i sidstnævnte Blad:

»Det maa bero paa Ukendskab til Forholdene, naar det siges, at det ikke sjældent hænder, at »Nordisk Skibsrederforening« kommer i Vanskeligheder med sine Kunder i forskellige Lande og at Interesserne kolliderer«. I alt Fald ved jeg ikke, hvad det er for Vanskeligheder, der her sigtes til, og det er saa langt fra, at Interesserne kolliderer indenfor Foreningens Virksomhed, at det tværtimod netop er Fællesskabet i Interesser, som for snart en Menneskealder siden gav Stødet til Dannelsen af »Nordisk Skibsrederforening«, og det er i Kraft af dette Fællesskab, at Foreningen har kunnet arbejde sig op til den fremskudte Position, den nu ubestridt indtager blandt Skibsfartens Organisationer.

Dette er sikkert ogsaa fuldt ud erkendt af det store Flertal af Redere i de tre Lande. Vidste man det ikke af andre Grunde, saa er i alt Fald den stadig voksende Tilslutning til Foreningen et talende Bevis derfor. Artiklen i »Nya dagligt Allehanda« beroede paa aabenbare Misforstaaelser med Hensyn til Foreningens Opgaver og den gav intet Udtryk for de svenske Rederes Mening og Følelser. Saavidt mig bekendt har »Nya dagligt Allehanda« heller ikke fundet Støtte i den øvrige Presse, medens flere svenske Blade udtrykkelig har taget Afstand fra den nævnte Artikel. Den daglige livlige Forbindelse mellem Foreningens Kontor og de svenske Redere viser ogsaa tydelig nok, at disse ser sin Fordel ved at betro Varetagelsen af sine Interesser til Foreningen.

Jeg tør med Sikkerhed sige, at det store Flertal af norske Redere fuldt ud forstaar at vurdere de gensidige Fordele, der opnaas indenfor »Nordisk Skibsrederforening«s Arbejdsomraade ved denne mægtige Sammenslutning af Rederne i alle tre Lande, og at man meget vilde beklage, at det, der er bygget op ved saa mange Aars ihærdige Samarbejde, skulde falde fra hinanden. Heldigvis foreligger der ingen Grund til at befrygte noget saadant. Vi sætter her i Landet megen Pris paa og lægger megen Vægt paa at bevare denne Forbindelse med vore Kolleger og Venner i Sverig og Danmark, og der foreligger mangfoldige Beviser paa, at disse ser Sagen paa samme Maade.«

Der kan med Hensyn til denne Sag ikke være Tvivl om, at Hr. Thoresens Udtalelser vil finde Genklang og Forstaaelse, ikke alene hos det store Flertal af Redere i Norge og Sverig, men ogsaa fuldt ud her i Danmark. Den højt ansete Forenings mangeaarige Virksomhed har været til stor Gavn for de skandinaviske Landes Søfart i en Række af Aar og er det endnu. Vi behøver saaledes kun at minde om Foreningens Virksomhed med Hensyn til det heldige Udfald af de tyske Priseretssager. Under de nuværende Forhold og i de Tider som vil komme, naar det store Opgør mellem Europas Nationer har fundet sin Afslutning, vil et godt og nabovenligt Samarbejde mellem de skandinaviske Lande paa alle mulige Omraader, og ikke mindst paa Søfartens, kun kunne være til Held og Gavn for alle Parter. En fast, og saa velleddet og med saa mange Aars Erfaringer beriget Organisation af Redere, som Nordisk Skibsrederforening, vil derfor være mere uundværlig i Fremtiden end nogensinde før.

Losseforholdene ved Lerje Brygge. Fra »Aktiebolaget Svenska Færg- och Kritverken«, Göteborg, har vi modtaget følgende:

I Anledning af en Notits i »Dansk Søfartstidende« Nr. 30 d. A. angaaende Losseforholdene ved Lerje Brygge for Fartøjer, som ankommer dertil med Raakridt fra Aggersund til vort Firma, vil vi i Sandhedens Interesse bede om Plads for følgende Berigtigelse.

I Notitsen hedder det bl a., at Fragten medgaar til Udgifter ved Bugsering og Arbejdshjælp, hvorfor der burde indføres i Certepartiet, at der er fri Arbejdshjælp og fri Bugserdamper til og fra Lerje Brygge. Dette er ligefrem urigtigt. Bugseringen medfører ganske vist en Udgift af 10 Kroner med Last og 8 Kroner efter Losning eller tilsammen 18 Kr. for hvert Fartøj, hvad jo ikke kan kaldes en allfor urimelig Udgift, rent bortset fra, at det selvfølgelig ikke sjældent sker, at Vindforholdene gør det muligt for Fartøjerne selv at sejle til og fra Lossepladsen. Angaaende selve Losningen, saa besørger den med vor egen elektrisk drevne Kran i Kurve tilhørende os, og disse gaar lige ned i Lastrummet. Ved Hjælp af denne Ordning er det os muligt at losse 150 Tons Raakridt pr. Dag. Selv om Fartøjet er forpligtet til at aflevere Lasten ved Rælingen, forlanger vi ingen Godtgørelse, det eneste, Fartøjet har at gøre under Losningen, er at skovle Kridtet i Kurvene nede i Lastrummet og sørge for, at der findes fornødne Folk hertil. Losningsforholdene ved Lerje Brygge er, efter de Kaptajners enstemmige Udtalelser, som har lossat her, de allerbedste. I dette Tilfælde behagede det Kaptajnen at betro Losningen til to halv voksne Dreng, hvorfor vi maatte skaffe Hjælp til at skovle i Kurvene, hvorved Fartøjets Losningstid til Fartøjets egen Fordel forkortedes. Det synes os derfor ubilligt at beklage sig over, at den os derved paatvungne ekstra Udgift, paalignedes Fartøjet. Selv med Hensyn til Ventetiden er det opgivet urigtigt. Nogen Venten kan jo i visse Tilfælde, naar flere Fartøjer ankommer samtidig, ikke undgaas, men denne Ventetid opvejes nemt ved den hurtige Losning, som opnaas ved vore Foranstaltninger.

Göteborg, den 3. August 1915.

A/B. Svenska Færg- och Kritverken.

Ovenstaaendes Rigtighed, med Hensyn til Bugseringsomkostningerne og Losseforholdene, er bekræftet af to navngivne, svenske Skibsførere.

Red:

Suez-Kanalen i 1914. I Suez-Kanal-Aktieselskabets Aarsberetning for 1914 meddeles, at Tilbagegangen i dette Aar, paa Grund af Krigen, har været mindre end ventet. Vistnok gik Trafiken med Handelsskibe, fra 1. August til 31. December, ned med c. 40 pCt., men dette opvejedes for en Del af den militære Søfart. Kanal-Selskabet led i Aarets sidste fem Maaneder et Tab af 6½ Mill. Frs., som dog gennem de første syv Maaneders Gevinst nedbragtes til 4½ Mill. Frs.

Siden Begyndelsen af 1915 er Trafiken, sammenlignet med det foregaaende Aar, gaaet 35 pCt. ned. Der foreslaas for 1914 et Udbytte af 120 Frs. imod 165 Frs. det foregaaende Aar, og at der henlægges 18 Mill. Frs. til Reservefonden.

I 1914 gik de passerende Skibes Tonnage ned med 624.389 Tons. For Handelsskibenes Vedkommende udgjorde Nedgangen c. 3 Mill. Tons, men for Krigs- og Transportskibes Vedkommende var der en Stigning af c. 2,25 Mill. Tons. Hvad Handelsskibene angaar* faldt Nedgangen paa tyske og østerrigske Skibe med 1,46 Mill. Tons. (»Svensk Export«.)

Statsbanernes Flaade bestaar i Følge »Børsen« i Øjeblikket af 16 Hjulfærger og 7 Skruerfærger, 2 Hjulskibe og 2 Skrueskibe samt 4 Isbrydere, ialt 31 Fær-

ger og Skibe. Endvidere findes til Istransport 95 Isbaade, 4 Isjoller og 2 Pramme.

Færgerne og Skibene har en samlet Tonnage af c. 20,800 Brutto Reg.-Tons, og kan medføre et samlet Antal af c. 27,000 Rejsende. Fortøjet i Række har Flaaden en Længde af to km.

Den betjenes af følgende Personale: 32 Skibsførere. 58 Styrmand og 186 Matroser. 33 Maskinmestre, 60 Maskinassistenter og 167 Skibsfyrbødere. Ved den ny Statsbanelov af 10. Maj d. A. henlægges hele Søfarten under Chefen for Trafikafdelingen og ledes af en Søfartschef, bistaaet af en Skibsinsektor og en Skibsmaskininspektor.

I Følge den sidst allagde Driftsberetning (for 1913—14) havde Flaaden befordret c. 2.2 Millioner Rejsende og c. 1.9 Millioner Tons Gods og indsejlet en Indtægt af c. 4 Millioner Kr., medens Udgifterne androg c. 3 Millioner Kr.

Ialt havde Færgerne og Skibene i 1913—14 sejlet c. 676,000 km. (35,700 Dobbeltture). Kulforbruget var 50,619 Tons til et Beløb af 1.054,000 Kr., hvilket svarer til en Udgift af 124 $\frac{1}{3}$ Øre pr. sejlet km.

Skibsfarten fra Island. Reykjavik, 13. August. Det islandske Dampskibsselskab og de herværende udenlandske Dampskibsagenter har faaet Meddelelse om, at alle Skibe, der forlader Island, skal anløbe en engelsk eller skotsk Havn, for at Ladningen kan blive undersøgt, da Skibene ellers risikerer, at de ikke vil kunne faa Kul i engelske eller kanadiske Havne hverken til eget Brug eller til Udførsel.

(Ritz. Bur.)

Dampskibs-Aktieselskabet Skjalm Hvide har besluttet at udbetale et å Konto Udbytte af 15 pCt. for Aaret 1915.

Dampskibs-Aktieselskabet Myren har besluttet at udbetale et å Konto Udbytte af 15 pCt. for Aaret 1915.

Passeret Vrag. Føreren af Dampskibet »Edna« har indberettet, at han den 2. ds. Kl. 8 $\frac{1}{2}$ Fm. paa 57° 5' N. Br. og 4° 50' Ø. Lgd. har passeret Vraget af et Træsejlskib med Bunden i Vejret.

Dødsfald. Fhv. Skibskaptajn L. A. Busch er den 14. ds. afgaaet ved Døden, 67 Aar gammel. Afdøde, der var født i Saby, forte i en Aarrække Skib i oversøisk Farl, men opgav for c. 25 Aar siden Søen. Han har i mange Aar været Medlem af Sorelten i Grenaa.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1914.

(Fortsat.)

Lodsforhold.

(Danske).

Fra Handelsministeriet har Repræsentationen modtaget Eksemplar af Lov Nr. 304 af 16. December 1914 om Nedlæggelse af Bogø Lodseri og Meddelelse om, at Lodseriet er nedlagt fra den 1. Januar 1915 at regne.

(Udenlandske).

I Anledning af et fra Handelsministeriet modtaget Eksemplar af et af »The Trinity House« ud-

arbejdet, til »Board of Trade« til Stadfæstelse indleveret Udkast til en Tarif for Lodsgebyrer i Londons Lodsdistrikt, har Repræsentationen i Henhold til en fra »Dansk Sejlskibsrederi-Forning« indhentet Erklæring anbefalet visse Ændringer i den nævnte Tarif og anmodet Handelsministeriet om gennem den danske Gesandt i London saa vidt muligt at søge disse udvirket.

Provianteringsfrilager i svenske Havne- stæder.

Handelsministeriet har meddelt Repræsentationen, at der ved kgl. svensk Kundgørelse af 9. Marts 1914 i Overensstemmelse med de i Slutningen af 1912 givne Forskrifter om saakaldt Provianteringsfrilager i svenske Havnestæder, er meddelt Tilladelse til Oprettelse af saadanne Frilagre i følgende Byer fra 15. April 1914, nemlig: Malmø, Helsingborg, Landskrona, Gøteborg, Marstrand, Lysekil, Strömstad, Kalmar og Hernösand.

Den mindste Drægtighed for Skibe, der vil benytte sig af Provianteringsfrilageret, er fastsat til 30 N. R. T. med Undtagelse for Marstrand og Strömstad, hvor den er 10 N. R. T.

Radiotelegrafi.

Fra Handelsministeriet har Repræsentationen modtaget Underretning om, at Telegrafdirektøren i Overensstemmelse med den de kontraherende Stater i Henhold til den internationale Radiotelegrafkonvention (Tjenestereglementets Art. XIV) paahvilende Forpligtelse har truffet Aftale med det herværende Meteorologisk Institut om, at dette fra den 1. August 1914 hver Morgen tilstiller Hovedtelegrafstationen Meddelelser angaaende Vejrforholdene i Nordsøen og Skagerak, henholdsvis Kattegat og Østersøen, der som Tjenestetelegram viderebefordres til Station Blaavand Radio respektive Station Kjøbenhavn Radio, fra hvilke Stationer de mod Gebyrbetaling radiotelegraferes til de Skibe, som maatte ønske det.

Handelsministeriet har tilsendt Repræsentationen en af Ministeriets Tilsynsførende ved Centralundervisningsanstalten i Radiotelegrafi i Svendborg afgiven Beretning angaaende Anstaltens Virksomhed i Tidsrummet fra 1. December 1912 indtil 31. Marts 1914.

Handelsministeriet har tilsendt Repræsentationen Meddelelse om, i hvilke danske Krigs- og Koffardiskibe der er oprettet Radiotelegrafstation.

Søfolks Adgang til Deltagelse i Rigsdagsvalg.

Handelsministeriet har tilsendt Repræsentationen et Antal Eksemplarer af et under 13. Juni 1914 allerhøjest udfærdiget Aabent Brev angaaende Udskrivning af nyt almindeligt Valg til Landstinget, hvilke Eksemplarer Repræsentationen har tilstillet de interesserede Foreninger.

Handelsministeriet har meddelt Repræsentationen, at Indenrigsministeriet paa dertil givne Foranledning har udtalt, at Lov Nr. 117 af 13. Maj 1911 om Søfolks Adgang til at deltage i Folketingsvalg og Valg af Valgmænd til Landstinget indeholder Hjemmel for Stemmeafgivning paa den i Loven anførte Maade til Valgmandsvalg baade for den almindelige Vælgerklasse og for den højstbeskattede Vælgerklasse. Stemmeafgivningen kan efter Ministeriets Formening finde Sted saaledes, at der afgives to Stemmesedler paa den i Loven foreskrevne Maade, og at det vedkommende Omslag paaskrives, om Stemmesedlen vedrører Valgmandsvalget for den almindelige eller for den højstbeskattede Vælgerklasse.

(Fortsættes.)

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom afsagt den 5. Marts 1915. A/S. Dampskibsselskabet »Orion« kontra A/S. Kjøbenhavns Kul- og Køkes Kompagni.

Under denne Sag søger Citanterne de Indstævnte tilpligtet at betale et Beløb, der under Proceduren er nedsat til 1,900 Kr., hvoraf fordres Renter fra Stævningens Dato, den 23. Januar 1915, til Betaling sker.

De Indstævnte procederer til Frifindelse.

Det fremgaar af Sagens Oplysninger, at det Citanterne tilhørende Dampskib »Orion« to Gange, nemlig fra den 31. August til den 3. September 1914 og fra den 19. til den 22. September s. A. har bragt Kulladninger til de Indstævnte, der begge Gange selv foranledigede Ladningen udloset ved egne Folk.

Efter Citanternes Fremstilling er der begge Gange ved Losseapparaternes Tønnen imod forårsaget en Del Skade paa Skibet saasom Buler i Lugekarne samt knækkede Lejdere og Støtter. Denne Skade fordrer Citanterne her under Sagen erstattet med det ovenfor nævnte Beløb af de Indstævnte, der nægter at have nogen Pligt til at yde saadan Erstatning. Der er Enighed om, at saafremt de Indstævnte har Ansvaret for Beskadigelsen, vil denne være at erstatte med 1,900 Kr.

Der er under Sagen fremlagt Udskrifter af Skibets Dagbog, hvori findes anført, at Skibet ved de to i Sagen omhandlede Lejligheder har lidt en Del Skade ved Losning med Kranen.

Dette bekræftes af Sagens øvrige Oplysninger, der under de Forklaringer, der er afgiven af Skibets Kaptajn og af de Indstævntes Forvalter. Beskadigelsen maa antages forårsaget ved, at Kranens »Grappe«, der vejer 2,000 kg. under Losningen har tornet imod Lugekarne. Støtter, Tunnel m. m. Over Skaderne er optaget Besigtelsesforretning.

De Indstævnte gør gældende, dels at disse Skader maa anses for hændelige, dels at det maa skyldes Ski-

bets Alder, at Stødene har kunnet forvolde den Skade, der er sket.

Hertil er imidlertid at bemærke, at selv om »Orion« er et ældre Skib, er der ingen Grund til at tro, at de fremkomne Beskadigelser skulde være at søge i Skibets Skrøbelighed mere end i den ublide Behandling, for hvilken det har været udsat, men i hvert Fald har det paa-hvilet de Indstævnte, naar disse med egne Folk og egen Kran udførte Losningen, at gøre dette med lagttagelse af fornøden Forsigtighed og med tilborlig Hensyntagen til Skibet, dets Alder og dets Indretning.

Selv om muligen et Skib maa regne med nogle Stød og nogen Skraben ved en Losning som den her omhandlede, kan det ikke være pligtigt at bære Beskadigelser af den her omhandlede Art, og der vil derfor være at give Dom efter Citanternes Paastand.

Sagens Omkostninger blev ophævet.

Dom afsagt den 21. Maj 1915. A/S. Morsø Dampskibsselskab kontra De danske Statsbaner. Medens Dampskibet »N. A. Christensen« laa og lossede ved den sydlige Kaj af Aarhus indre Havn, blev det den 17. Oktober 1914 paasejlet af Dampfærgen »Nyborg«, der var under Indsejling i Havnen. Efter de afgivne Forklaringer maa det antages, at Færgens Fart ind i Havnen har været noget stærkere end sædvanlig, og at Færgen kom mere lige ind mod det Sted, hvor den skulde forløje, end den plejede. For at tage Farten af Skibet, og for at faa det svinget noget mere parallelt med Bolværket, lod Kaptajnen da slaa fuld Kraft »Bak« paa Maskinen. Maskinen arbejdede saa længe, at Færgen ikke blot blev stoppet i sin Fart fremover, men fik Bevægelse agter over. Derved kom den Lodsbaad, der nærmede sig Færgen Agter fra for at modtage Trossen fra Færgen, ind under dennes ene Hjul og blev ramt af Hjulskovlene, saa at den gik til Bunds. Kaptajnen, der mærkede, at der var noget i Vejen, slog »Stop« til Maskinen og turde ikke paany sætte den i Gang, fremover. Lodslen havde klynget sig til Færgens Hjul, og det vilde have medført Fare for hans Liv, hvis Hjulet var begyndt at gaa. Færgen blev da ved at glide agter over og tønnede sluttelig mod »N. A. Christensen«.

Under denne Sag har ovennævnte Dampskibsselskab som Reder for »N. A. Christensen« nu paastaaet de danske Statsbaner, der ejer »Nyborg«, domt til at betale Erstatning. Reparationen af Skaden paa »N. A. Christensen« har kostet 2,070 Kr., Udgiften ved Besigtelse og lignende har andraget Kr. 95.44 og Tabet ved i Reparationstiden — 4 Dage — ikke at have kunnet benytte Skibet angives at have beløbet sig til mere end 1,600 Kr. I alt har Dampskibsselskabet da paastaaet sig tilkendt Kr. 3,765.44 med Renter og Sagsomkostninger.

De Indstævnte har paastaaet sig frifunden med Tillæg af Sagsomkostninger. De gør gældende, at Færgens stærke Fart ind i Havnen og derpaa følgende kraftige Bakning var foranlediget af den Stilling, et andet ved Indløbet til den indre Havn fortojet Skib indtog. Lodsbaaden havde hverken Kaptajnen, Styrmandene eller de to Matroser, der arbejdede i Agterenden af Skibet og bl. a. havde til Opgave at give Lodsbaaden Trossen, lagt Mærke til, men de Indstævnte hævder, at det havde været Lodsens Sag, at tage sig i Vare. Efter at Lodsbaaden var løbet i Sænk, gjorde Hensynet til at redde Lodsens Liv det umuligt at afværge Kollisionen med »N. A. Christensen«. Subsidiært har de Indstævnte bestridt, at Skibet har lidt et saa stort Tab ved Opholdet under Reparationen.

Retten kan ikke give de Indstævnte Medhold i, at der ikke er Skyld paa Færgens Side. Det maa betragtes som en Fejl, at ingen om Bord paa Færgen har bemærket Lodsbaaden. Man maatte jo vide, at den var i Nærheden, og det maatte derfor være en Pligt for Kaptajnen at sørge for, at der blev holdt Øje med dens Stilling, navnlig, hvor der som her, foretoges en usædvanlig Manøvre.

De Indstævnte findes saaledes at maatte betale Citanterne Erstatning, og da der intet findes at indvende mod Citanternes Erstatningsberegning, vil der være at give Dom efter deres Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger fastsættes til 200 Kr.

Islandsdamperen „Island“.

Den 10. ds. præsenteredes Det forenede Dampskibsselskabs nye Dampers »Island« efter Indbydelse af Skibets Kaptajn, paa Selskabets Vegne, for en indbudt Kreds, blandt andre bestaaende af islandske Købmænd, Embedsmænd fra det islandske Ministeriums herværende Kontor, nuværende og tidligere Førere af Selskabets Islandsdamperne og Repræsentanter for Pressen.

»Island« er et særdeles smukt, rummeligt og udmærket indrettet Skib paa c. 1,100 Netto Reg.-Tons, bygget til Bureau Veritas højeste Klasse, forsynet med tre Dækhelt igennem og med Maskiner paa c. 1450 indicerede Hestes Kraft, der giver Skibet en Fart af c. 13 Knob. Det er bestemt for Ruteafarten paa Island og specielt udstyret efter alle Nutidens Fordringer for denne Fart. Dets smukke og hyggelige Kahytter afgiver Plads til 103 første Klasses og 60 anden Klasses Passagerer, for hvis Bekvemmelighed og Sikkerhed der er truffet alle mulige Foranstaltninger. Der er adskillige vandtætte Skodder, fire 28 Fods Redningsbaade og én 24 Fods Baad, alle indrettet til den hurtigst mulige Udsætning, endvidere tre Styreapparater (til Damp, Haandkraft og hydraulisk Kraft), Radiotelegraf og Telefoner rundt om i Skibet. Ventilationsforholdene er de bedst mulige, ligesom smukke Badeindretninger med varmt og koldt Vand forefindes, baade for Passagerer og Mandskab. Skibet har et c. 4,000 Kubikfod stort Fryserum til letfordærlige Varer, saasom Lammekød og Fisk, og særlig gode Rum til Heste, forsynet med Baase og hensigtsmæssige Vandingsindretninger.

Efter at Skibet var beset af de Indbudte, samlede man i den smukke Spisesalon ved et Glas Vin, ved hvilken Lejlighed der udtales mange Lovord over det udmærkede Skib og Ønsker om, at det maatte fremme Forbindelsen mellem Danmark og Island og komme til at virke under et godt og venskabeligt Samarbejde med den islandske Købmandsstand.

»Island«, der hovedsagelig skal besejle Reykjavik og Vestlandet sættes straks ind paa Ruten.

Fragtmarkedet.

I flere Retninger har Fragterne fæstnet sig siden forrige Uge, og gennemgaaende er der et godt Begær efter Tonnage ved en fast Markedstone. Fra Wales er Kulfragterne navnlig steget til de franske Atlanterhavshavne, men ogsaa til Middelhavet er de højere, ligesom der er Fasthed og delvis Stigning i Kulfragterne fra Østkysten. Af de oversøiske Markeder møder U. S. op med en Mængde Laster, og i de fleste Tilfælde viser de sidste Befragtninger mindre Stigninger. La Plata er ret stille men fast. Fra Østersøen og Hvidehavet er Laster rigelige og Fragterne stigende. Der gaar nu en Del danske Dampere op i Østersøen efter skaaret Trælast, og meget høje Fragter er bleven betalt, f. Eks. 110/ pr. Std. fra Sverig til Englands Vestkyst, 90/ à 95/ til London, Fres. 200 Nordfrankrig, Fres. 220 à 230 til Spaniens Østkyst. Paa Timecharter for Hvidehavsrundtur med Levering og Tilbagelevering U. K. er betalt 26/ Dødvægt og for Østersøfart 22/ à 22/6, hvilket sikkert er Rekordfragter, men der er jo ogsaa Risiko. Iøvrigt skal vi blandt de sidste Afslutninger nævne som følger:

Østen. Ris Saigon 75/ Marseille, August—September. Erts 52/6 Bombay/Garston, August—September. Fra

Kurrachee betalles 40/ (net terms) for fuld Ladning Byg til udsøgt Havn U. K. pr. August—September.

Middelhavet. Erts 14/ Seriphos/Glasgow (5,800), 13/ Porman/West Hartlepool (2,100), 12/6 Genua/West Hartlepool (3,000), 12/ Huelva/Northern Range. »Tinto terms«, August—September. Salt 15/ Cadix/St. John N. B. (2,200), c. 22/ Trapani eller Tunis/Vestnorge. Erts fra Bilbao 10/6 Glasgow, 10/9 Stockton eller Middlesbro (3,200).

Nordamerika. Tungt Korn Northern Range 10/ Vestitalien, 8/9 Rotterdam, c. 10/3 Skandinavien, September—Oktober. Paa »net form« fra New York 65/ Archangel, September. Kul Baltimore eller Virginia 34/6 Montevideo eller Buenos Aires. 37/ Marseille (5,600). Paa Netto Charter fra Golfen 62/6 à 65/ for Oljekager til Skandinavien, 2/6 mindre fra Savannah etc. Galveston/Havre 155/. Form »O«, September. Fosfat 40/ Ferdinandina/Lisabon (2,700). Timecharter 14/6 à 15/ Dødvægt for større Baade i transatlantisk Fart for c. 6 Maanedre. Levering og Tilbagelevering U. S.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen til U. K. 70/ pr. September, 67/6 pr. Oktober, 65/ pr. Oktober—November, til Skandinavien 77/6 à 80/ pr. September—Oktober—November. Buenos Aires eller La Plata 63/ U. K. September (7,000 T.).

Østersøen og Hvidehavet. For D. B. B. noteres 100/ Haparanda/Grimshy eller West Hartlepool, 105/ Skellefteå/Sharpness, 93/6 Hernösand/London, 110/ Sundsvall/Manchester, 97/6 Hudiksvall/London, 80/ Süderhamn/Hull, 100/ Gelle/Southampton, Fres. 220—230 Sverig/Spagnien. Props Halmstad eller Göteborg 100/ à 105/ Englands Østkyst. For D. B. B. 145/ Archangel/Leith eller Glasgow (800). Tungt Korn 8/ til fransk Atlanterhavshavn. Baade paa Timecharter 26/ Dødvægt, enkelte Ture, Levering og Tilbagelevering U. K.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth omkring 13/ à 13/6 Danmark (1,500—2,000 Tons), 13/6 à 14/ Øst-sverig, 13/6 à 14/ Rouen, 16/6 Rochefort, 17/ Bordeaux, 19/6 Oporto, 23/ Livorno, 24/ Port Said, 19/ Las Palmas eller Teneriffa, 24/ Rio Janeiro. Hull 13/6 Rouen, 24/6 Buenos Aires. Fra Cardiff eller Newport 14/ à 15/ Rouen, 17/6 à 18/ Barcelona, Fres. 23—24 Bordeaux, 15/6 Lissabon, 22/6 Genua (4,800), Fres. 26 Algier, 29—30 Marseille, 23/ Port Said, 17/6 Las Palmas, 23/ Montevideo, 24/ Bahia Blanca, 25/ Bombay.

(Skrevet den 17. August 1915.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge Vest paa ligger Markedet hovedsagelig uforandret med faste Rater særlig for Trælast, hvoraf der er rigelige Partier til Storbritannien og Kontinentet, men Fragtraterne er forholdsvis lavere fra Østersøen end fra vestligere Havne. Fra Kanada til England, Irland og Kontinentet er Raterne vedvarende faste, c. £ 7 pr. Sldr. Trælast.

Returfragter er ogsaa uforandret faste, 17/ à 19/ pr. Ton Kul fra Østbritannien til Danmark og Østnorge.

Angaaende de mindre Skibe, er af de nordtyske Pladser Stettin stadig ret fast og noterer for Kul til Sydsverig 7½ Kr.; Lübeck synes lidt mere tilbageholden, men optager dog vedblivende Tonnage til nogenlunde uforandrede Rater; Koks derfra til Norge er foreløbig ude af Markedet. Med Hensyn til Norge og Sverig foreligger der intet nyt af særlig Interesse, og heller ikke Danmark viser sig videre livlig; dette gælder baade Provinserne og Kjøbenhavn, fra hvilken Plads der bl. a. sluttedes Majs til Østbornholm 16 Øre, Bomuldsfrøkager til Ronne 20 Øre. Majs til Fakse 11 Øre, Saksjobing 14 Øre. Der ventes til Kjøbenhavn i denne Uge et Par Majsdampere, hvorfra der mulig bliver nogle Omladninger, dog er Salg af Majs for Tiden overordentlig vanskelig.

Fra Sø og Land.

Svendborg Navigationsskole. Ved 2. Eksamen i 1915 var af Skolen indstillet ialt 16 Elever, nemlig 9 til den almindelige Styrmandseksamen (1. Afdeling), og 7 til den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling). Alle bestod.

Fano Navigationsskole. Eksamen for 2. Termin 1915 sluttede 30. Juli. Alle de indstillede Elever, 5 i 1. Afdeling og 3 i 2. Afdeling, bestod.

Druknet Somand. Somand Egon Petersen, der var forhyret med en Troense-Skommert, er paa Røjsø til Kanada faldet over Bord i Atlanterhavet og druknet.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibbyggeris Værft paa Refshaleen foretoges den 12. ds. en vellykket Provetur med Værftets Nybygning Nr. 300, Motorskibet »Australia«, der er bygget for Regning Det ostasiatiske Kompagni.

M/S. »Australia«, der er et Skib paa 10,000 Tons, er forsynet med Dieselmotorer paa 3,100 ind. HK. og er ivoirigt i et og alt udstyret i Lighed med de til Kompagniet tidligere leverede Motorskibe »Malakka« og »Tonking«.

Proveturen forløb med et i alle Henseender tilfredsstillende Resultat, og Skibet gaar straks i Fart.

Den af Det Forenede Dampskibs-Selskab ved Helsingørsk Jernskibs- og Maskinbyggeri bestilte Skrue-damper til Rutefarten paa Vestnorge (Stabelnummer 148) blev den 11. ds. sat i Vandet fra Værftet.

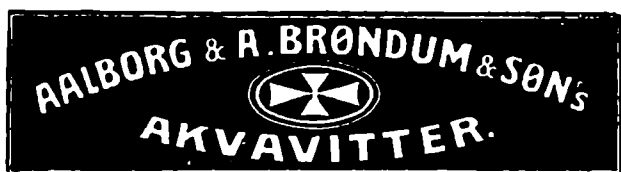
Skibet fik Navnet »Trondhjem«.

Det er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse og er 230 Fod langt i Hoveddækket, 35 Fod bredt og 23 Fod og 8 Tommer dybt; Maskinen bliver triple Ekspansion med Overflade Kondensation paa 900 ind. HK., og Kedlerne udrustes med Wilh. Schmidts Overheder.

Til Stede ved Stabelaflojningen var, foruden Direktør Host, et større Selskab bestaaende af Inspektorer fra Det Forenede Dampskibs-Selskab, Repræsentanter for Bureau Veritas samt Medlemmer af Værftets Bestyrelse og Direktion med Damer.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Kjøbenhavn.

Aalborg Dampskibsselskab, hvis korresponderende Reder er Konsul N. K. Strøjerberg, har i disse Dage købt to nye Dampere, »Krete« og »Theodoris« i Grækenland for 850,000 Kr.



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: Amaliegade 32-34, Tlf. 4956.

Tuborg Øl
og *Tuborg Mineralvande*
kan paa Grund af deres ypperlige
Kvalitet og store Holdbarhed særlig
anbefales til Skibsproviant.

Tuborgs Depot: Amaliegade 32-34, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kjøbenhavn 10./8. — Amalienborg afg. Rotterdam 14./8. — Brattingsborg afg. Manchester 10./8. — Borglum ank. Blyth 14./8. — Dansborg pass. Browhead 2./8. — Elsborg pass. Kristiansund 14./8. — Flynderborg pass. Haugesund 15./8. — Guldborg ank. Huelva 15./8. — Gurre pass. Dungeness 7./8. — Hammershus ank. Paramagua 13./8. — Harrildsborg ank. Kjøbenhavn 16./8. — Jelling pass. Lizzard 30./7. — Jomshørg afg. Norfolk 8./8. — Jungshoved pass. Coronel 14./8. — Jægersborg afg. Kjøbenhavn 14./8. — Kallundborg ank. Kjøbenhavn 14./8. — Kalo afg. Manchester 13./8. — Klampenborg pass. Hirtshals 13./8. — Kronborg pass. Colon 15./8. — Lejre ank. Aalborg 11./8. — Næsborg ank. Kirkwall 11./8. — Randelsborg afg. Sousse 10./8. — Rosenborg afg. Aarhus 15./8. — Silkeborg afg. Manchester 14./8. — Skanderborg afg. Montreal 4./8. — Skodsborg ank. Manchester 6./8. — Spigerborg afg. Sunderland 14./8. — Stegelborg ank. Liverpool 28./7. — Stjerneborg afg. Glasgow 5./8. — Tuborg pass. Dungeness 13./8. — Taarnborg pass. Skagen 13./8. — Ulfsborg ank. Aarhus 11./8. — Uranienborg ank. Sevilla 10./8. — Ørkild ank. Habana 15./8.

Vesterhavet. Polly, Mathiasen, pass. Cabo Carvoeiro 15./8. for Tarragona. — Laura, Thøgersen, pass. Cabo Carvoeiro 15./8. for Sevilla. — Valborg, Jepsen, ank. Dunston 14./8. — Bertha, Degn, afg. Falmouth 14./8. til Liverpool. — Nordsoen, Nielsen, afg. Valencia 14./8. til London. — Cito, Toft, ank. Sunderland 13./8. — Rigmar, Uldall, afg. Hudiksvall 14./8. til Palma. — Anna, Winslow, afg. London 13./8. til Sundsvall. — Høbe, Gregersen, afg. Nederkalix 14./8. til Dover. — Olga, Christensen, afg. Hernösand 13./8. til Northfleet. — Yrsa, Larsen, afg. Esbjerg 14./8. til Middlesbro. — Gerda, Iversen, ank. Kjøbenhavn 14./8. — Ellen, Hansen, afg. Ardrossan 12./8. til Valencia. — Nordsoen, Nielsen, ank. Valencia 12./8. — Stella, Schiff, pass. Helsingør 13./8. for Malaga. — Marie, Nielsen, ank. Valencia 14./8. — Fylla, Thomsen, ank. Sevilla 11./8. — Nora, Jensen, ank. Esbjerg 12./8. — Johanne, Mikkelsen, afg. Stege 12./8. — Luger, Skou, afg. Ardrossan 11./8. — Nancy, Pedersen, ank. Mo 12./8. — Thyra, Lund, ank. Sevilla 11./8. — Dagmar, Sørensen, ank. Valencia 9./8. — Nexos, Johansen, afg. Kjøbenhavn 8./8. til Alicante. — Karla, Brinch, ank. Huelva 4./8. — Marie, Nielsen, ank. Valencia 12./8.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, afg. New York 7./8. — Johan Siem, Tannebek, afg. Baltimore 7./8. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Aalborg 16./8. — Russ, Petersen, afg. Helsingør 11./8. — Wladimir Sawin, Wittenkamp, afg. Saguenay 6./8. — Excellence Pleske, Bontrup, ank. Sunderland 16./8. — Michail Outchoukoff, Nielsen, afg. Rosaria 23./7. — Generalkonsul Pallisen, Folkenberg, ank. Newcastle 16./8. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Glasgow 23./7. — Helmer Moreh, Christensen, afg. Dublin 4./8. — Nawa, Dahl, ank. Ardrossan 6./8. — Freja, Harboe, afg. St. Vincent 11./8. — Rota, Christensen, afg. Cardiff 12./8.

Det ostasiatiske Kompagni. Annam afg. Vladivostok 15./8. hjemg. — Arabion afg. Alexandria 16./8. udg. — Indien afg. Panama 5./8. udg. — Falstria afg. Nikolajevsk 30./7. udg. — Magdala ank. Kirkwall 15./8. udg. — Panama ank. Tarakan 6./8. hjemg. — Bandon afg. Penang 27./7. hjemg. — Chumpon afg. Penang 31./7. hjemg. — Fionia ank. Kjøbenhavn 11./8. hjemg. — Pangau pass. Yarmouth 11./8. udg. — St. Croix afg. Sabang 10./8. hjemg. — Transvaal ank. Batavia 8./8. hjemg. — Bintang afg. San Francisco 13./8. hjemg. — Jutlandia afg. Kirkwall 15./8. hjemg. — Rhodesia afg. Buenos Aires 15./8. hjemg. — Selandia ank. Corral 11./8. hjemg. — Tranquebar

ank. Coronel 31./7. hjemg. — Australien ank. Norre Sundby 17./8. udg. — Kina pass. Perim 14./8. udg. — Natal ank. Antofagasta 3./8. hjemg. — Siam ank. Melbourne 15./8. udg. — Tongking afg. Penang 18./8. hjemg.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Leith 11./8. — Gulfaxe, Petersen, ank. Stingsund 7./8. — Skinfaxe, Weichardt, ank. Dunston 9./8. — Rimfaxe, Petersen, ank. Randers 15./8.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Monaco 13./8. — Elna, Rathje, ank. Toulon 12./8. — Therese, Pedersen, afg. Newcastle 14./8. — Harriet, Larsen, afg. Cardiff 16./8. — Dagny, Therkildsen, ank. Rochefort 12./8. — Simone, Olesen, afg. Sarente 15./8. — Jeanne, Olsen, afg. Newcastle 13./8. — Vera, Riso, afg. Palamos 12./8. — Daisy, Kolster, afg. Palamos 14./8. — Anine, Leth, ank. Seaham 14./8.

Dania. Mary, Clausen, ank. Rouen 11./8. — Flora, Lorenzen, ank. Skellefteå 15./8. — Nelly, Clausen, ank. Odense 10./8. — Lilly, Bang, ank. Aalborg 14./8. — Alexy, Duhn, afg. Skellefteå 15./8. til Gijon. — Dagny, Sørensen, pass. Helsingør 11./8. for Gijon.

Thura. Petrine Hansen, Hansen, ank. Grenaa 10./8. — Peter Bom, Jørgensen, ank. Burntisland 11./8.

Brix Hansen & Co. John, Mathiesen, ank. London 6./8. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Aarhus 14./8. — Nordpol, Nielsen, ank. Hartlepool 16./8. — Fanny, Nielsen, ank. Queenstown 30./6. Hillerød, Ankersen, ank. Fowey 14./8.

Dampskibsselskabet Rødby Havn. Hans Jensen pass. København 12./8. — Freja ank. Leith 14./8. — Rolf ank. Rødby Havn 15./8. — Dansted afg. Svendborg 14./8.

Orion. Sirius, afg. Kirkwall 16./8. — Orion afg. La Plata 8./7.

Era. Energi, Jensen, er ank. Burntisland. — Erindring, Nielsen, ank. Leith 10./8. — Emanuel, Svane, ank. Leith 14./8. — Enigheden, Svane, ank. Nyborg 15./8.

Sejlskibe.

Svendborg. Valkvrien, Hansen, ank. Rhyt 9./8. — Hans Ditlev, Staugard, ank. Lübeck 9./8. — Rotha, Hansen, ank. Leith 9./8. — Venus, Hansen, ank. Dundee 8./8. — Triton, Jensen, ank. Leith 9./8. — Fædres Minde, Knudsen, ank. Wemys 10./8. — Fulvia, Petersen, ank. Rudkøbing 10./8. — Constance, Hansen, ank. Bogense 10./8. — Cimbria, Larsen, ank. Archangel 9./8. — Gefion, Lund, ank. Kirkwall 10./8. — C. V. Petersen, Petersen, ank. Fowey 10./8. — Civita, Jensen, ank. Norrköping 12./8. — Noah, Jørgensen, ank. Gaspé 11./8. — Ornen, Rubach, ank. Gaspé 10./8. — I. M. Nielsen, Mortensen, ank. Granton 11./8. — Meta, Møller, ank. Chatham 11./8. — Nowsky, Nielsen, ank. Granton 13./8. — Zenitha, Jensen, ank. Folkestone 12./8. — Danmark, Husfeldt, ank. Harlepool 13./8. — Ludvig, Brandt, ank. Langesund 14./8. — Henry Brooke, Jensen, afg. Havnefjord 15./8. — Phoenix, Jørgensen, ank. Burntisland 15./8. — Union, Rasmussen, ank. Skiens Fjord 15./8. — Embla, Mikkelsen, ank. Newcastle 15./8.

Era. Karoline, Madsen, ank. København 7./8. — Aron, Christensen, ank. København 7./8. — Emanuel, Schmidt, afg. København 7./8. til Odense. — Haabet, Petersen, ank. Klagsvik 9./8. — Caroline Kock, Rasmussen, ank. Preston 9./8. — Sejerskransen, Lauritzen, ank. Svendborg 10./8. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Svendborg 10./8. — S. L. Weber, Rasmussen, ank. Leith 8./8. — Ceres, Bager, ank. Leith 8./8. — Inverurie, Friis, ank. Leith 8./8. — Karen, Albertsen, ank. Karlskrona 9./8. — Alta, Albertsen, ank. Travemünde 9./8. — Norden, Rasmussen, ank. Chatham N.B. 9./8. — Herkules, Bager, ank. Swinemünde 9./8. — Theodor, Andersen, ank. Nysted 10./8. — Viking, Weber, ank. Travemünde 10./8. — Hydra, Christensen, afg. Douglas 9./8. til Kanada. — Hekla, afg. Douglas 9./8. til Miramichi. — Rolf, Rasmussen, ank. Chatham 10./8. — Ansgar, Jørgensen, ank. Leith 9./8. — H. C. Grube, Svane, afg. Helsingør 11./8. til Newcastle. — Idun, Rasmussen, ank. Lübeck 11./8. — Dana, Bove, afg. St. Johns 11./8. til Glason Dock. — Smart, Christensen, ank. Granton 11./8. — Ofelia, Clausen, ank. Leith 10./8. — H. H. Petersen, Friis, ank. Miramichi 10./8. — Søstrene, Knudsen, afg. Akureiry 10./8. — Arken, Andersen, ank. St. John N.B. 11./8. — Hebe, Clausen, afg. Wemys 11./8. til Nykjøbing S. — Kastor, Albertsen, ank. Malmö 11./8. — Hamlet, Rasmussen, ank. St. John N.F. 11./8.

Marie, Christensen, ank. Lübeck 11./8. — Heimdal, Staugard, pass. St. Catherines Point 30./7. vestg. — Vega pass. Hørsand Firt 28./7. estg. — Nanna, Østermann, ank. Lübeck 13./8. — Forældres Minde, ank. København 11./8. — Laura, Jensen, ank. Cadix 11./8. — Anne, Levinsen, afg. Hoistad 12./8. til Skagen. — Christiane ank. Horsens 13./8. — Neptun, Skals, ank. Odense 13./8. — Fulton, Eriksen, er ank. New Foundland. — Saturn er afg. New Foundland til Onorto. — Eva er afg. New Foundland til Onorto. — Anne, Levinsen, ank. Skagen 14./8. — Mary, ank. Burntisland 13./8. — Albertha, afg. Silloth 13./8. til Miramichi. — Freden, Christensen, ank. St. Johns 14./8. — Husavik, Hansen, ank. Clarecastle 15./8. — Atlantie, Rasmussen, ank. Fentth Pier 14./8. — Svip, Jensen,

ank. Horsens 14./8. — Iris, Stegmann, ank. Trangisvaag 11./8. — Arken, Andersen, ank. Agersund 15./8. — Kiana, afg. West Port 15./8. til Dalhousi. — N. Hansen, Hansen, ank. Bogense 16./8. — Astræa, Svane, afg. Cadix 16./8. til New Foundland. — Debora, Rasmussen, ank. West Wemys 14./8.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 19. August 1915. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1914. (Fortsat.) — Sø- og Handelsretsdomme. — Islandsdamperen »Island«. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns uofficielle Børskurs.

R. Møllers Skibsværft.

Telefon 246.

Faaborg.

Telefon 246.

Nybygning og Reparation af Træskibe.

Patent-Ophalingsbedding for 450 Tons Egenvægt.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{h/s}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdamper, Passagerdamper, Motorfartøjer, Løgtøer etc.

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

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

Stavanger Preserving Co. Stavanger.

Hermetik til Skibsbrug

faas hos

Skibsprovianteringshandlerne

— over hele Verden. —

Pramme

af Træ eller Jern paa ca. 50 Tons og derover ønskes til Købs. Billet mrkt. P. R. 8917 til Wolffs Box, Kbhvn. K.

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

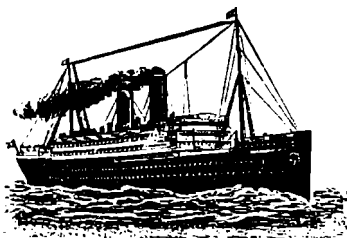
Skibs-Blikkenslageri.

Løserander til O. F. O. S.

Viggo Jensen, A/s.

Maskinfabrik • Aarhus.

Al Slags Skibsarbejde, større saavel som mindre Reparationer udføres, ligesom vi paatager os Rensning af Kedler.



Kun første Klasses Arbejde udføres.

— Telf. 2437. —

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

1067. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Reefs. Key West. Northwest Channel. Middle Ground. Fyr forandret.
(„Notice to Mariners“ Nr. 29/2023. Washington 1915.)
Middle Ground Fyr er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10 s., Blink 1 s., Mørke 9 s., 24° 34' 15" N. 81° 50' 00" W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1068. Sardinien S.-Kyst. Cagliari. Fyr forandret.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 212/408. Genova 1915.)
1. Fyret paa det W.-lige Molehoved ved *Cagliari* ny Havn er forandret til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 4 Sm. 39° 12' 32" N. 9° 06' 34" E.
2. Fyret paa Yderenden af den ny S.-Mole er forandret til at vise grønt Lys med En-Formørkelser hver 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s. Synsvidde: 7 Sm. 39° 12' 20" N. 9° 06' 40" E.
1069. Sicilien N.-Kyst. Kap Zaffarano. Fyr forandres.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 205/399. Genova 1915.)
Om kort Tid forandres Fyret paa Kap *Zaffarano* til at vise hvidt Tre-Blink hver 10 s., Blink 1 s., Mørke 1 s., Blink 1 s., Mørke 1 s., Mørke 5 s., I øvrigt uforandret. 38° 06' 39" N. 13° 32' 21" 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 Dampskibetsloven hørende Skibe og Fartøjer.*

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaaar 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 bagefter i Parentes), og de, der angaaer Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1052. Sverrig. Gotland W.-Kyst. Valar. Fyr forandret.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 32/579. Stockholm 1915.)
I Løbet af 1915 vil *Valar* Fyr blive forandret til at vise Lys med En-Formørkelser hver 4 s., I øvrigt uforandret. 57° 01' 50" N. 18° 13' 09" E.
(Kort Nr. 205 og 206.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/46. København 1915.)
1053. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Landsortsløden. Kycklingen. Midler-tidigt Fyr tændes.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 32/578. Stockholm 1915.)
I den nærmeste Fremtid vil der midlertidig blive tændt et grønt, fast, ubevogtet Fyr paa *Kycklingen* Skær. 59° 06' 30" N. 18° 22' 37" E.
1054. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Landsortsløden. Jutholmen og Dalarö. Fyr forandres.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 32/577. Stockholm 1915.)
1. I den nærmeste Fremtid vil der i *Jutholmen* Fyr blive indsat en grøn Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra c. 350° gennem 0° til c. 42°. 59° 07' 35" N. 18° 24' 38" E.
2. Samtidig vil der i *Dalarö* Fyr blive indsat en rød Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra c. 251° til c. 253°, fri N. om den røde Vager ved *Genbålegrundet*. Det røde Lys i denne Lysvinkel vil ikke være synligt E. for *Pillholmen*. 59° 08' 05" N. 18° 25' 30" E.
1055. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Galtholmen — Kalfö. Vraglystønde ind-draget.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 32/576. Stockholm 1915.)
Vraglystønden, der var udlagt NNE. for Vraget af Damperen *Sveithöd*, er ind-draget. 59° 22' 40" N. 18° 39' 30" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/143. København 1915.)
1056. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Jungfruffjärden. Afmærkning forandret.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 32/575. Stockholm 1915.)
Vageren med Kors paa *Engelsgrundet* er inddraget. 59° 09' 55" N. 18° 33' 37" E. og samtidig er en Stage udsat paa 59° 09' 50" N. 18° 33' 40" E., Øst for 4,5 m Grunden S. for *Engelsgrundet*.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/635. København 1915.)

1057. Sverrig. Stockholms Skærgaard. Midlertidig Afmærkning.

(^aUnderrettelser for sjøfarande" Nr. 32/574. Stockholm 1915.)

I *Stockholm* Skærgaard er midlertidig udlagt følgende Sømærker:

- 1) En Stage med Kost SE. for en 7_m Grund i *Furnusundsfjæden*. 59° 40' 51" N. 18° 59' 04" E.
- 2) En Stage N. for en 7,6 m Grund W. for *Lansen*. 59° 34' 37" N. 18° 40' 32" E.
- 3) En Stage med Kost SE. for en 7 m Grund NE. for *Nygårnsbølne*. 59° 31' 09" N. 18° 30' 48" E.
- 4) En Stage med Kost SE. for en 7,7 m Grund NE. for *Lerriksrude*. 59° 27' 42" N. 18° 24' 27" E.
- 5) En Stage NE. for en 6,6 m Grund NW. for *Sandö Sugga*. 59° 23' 30" N. 18° 33' 27" E.
- 6) En Stage med Kost S. for en 6,2 m Grund ESE. for *Gallholmen* Fyr. 59° 22' 45" N. 18° 41' 13" E.
- 7) En Stage E. for en Grund E. for *Aspö*. 59° 07' 26" N. 18° 25' 49" E.
- 8) En Stage E. for en 8,5 m Grund E. for *Aspö*. 59° 07' 06" N. 18° 25' 10" E.
- 9) En Stage med Kost W. for en 8,5 m Grund E. for *Aspö*. 59° 07' 06" N. 18° 25' 13" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 86/918. København 1915.)

1058. Sverrig. Øregrund Skærgaard. Midlertidig Afmærkning forandret.

(^aUnderrettelser for sjøfarande" Nr. 32/572 og 573. Stockholm 1915.)

1. Stagen, som var udsat NE. for en 7,1 m Grund, er inddraget. 60° 19' 51" N. 18° 29' 17" E.
2. En sort Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er midlertidig udlagt NE. for en 6,2 m Grund, i Stedet for den der udsatte Stage, som er inddraget. 60° 17' 55" N. 18° 33' 26" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 80/748. København 1915.)

1059. Sverrig. Botniska Bugt. Ellægrund. Lystønde midlertidig udlagt.

(^aUnderrettelser for sjøfarande" Nr. 32/571. Stockholm 1915.)

NW. for *Ellægrund*, N. for *Holmödn*, er midlertidig udlagt en rød Lystønde, der viser rød Et-Lyn hver 10 s. 63° 51' 30" N. 20° 52' 20" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 88/988. København 1915.)

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

1060. Sverrig. Sundet. Borstahusen. Fyr atter tændt.

(^aUnderrettelser for sjøfarande" Nr. 32/582. Stockholm 1915.)

Indtil videre holdes *Borstahusen* Fyr tændt i Maanederne August, Septemher og Oktober. 55° 53' 45" N. 12° 48' 23" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 82/212. København 1914.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1061. Sverrig. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Hunnebådan. Vrag afmærket.

(^aUnderrettelser for sjøfarande" Nr. 32/582. Stockholm 1915.)

En mindre Dampet er sunket paa 57° 40' 49" N. 11° 48' 37" E., Vest for *Hunnebådan* Lystønde. En Vragpræk med 2 grønne Flag er udsat NE. for Vraget og en Vragpræk med 1 grønt Flag SW. for Vraget.

1062. Sverrig. Skagerrak. Hjærtøfjorden. Fyr forandret.

(^aUnderrettelser for sjøfarande" Nr. 32/583. Stockholm 1915.)

1. *St. Olof Södra* Fyr er forandret til at vise Lys med En-Formørkelser hver 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.
2. *St. Olof Norra* Fyr er forandret til at vise Et-Lyn hver 1 s.

Fyrenes Lysvinkler er uforandrede. c. 58° 00' N. 11° 31' E.

1063. Sverrig. Skagerrak. Bohuskyston. Fyr tændt og Fyr forandret.

(^aUnderrettelser for sjøfarande" Nr. 32/584. Stockholm 1915.)

A) Paa S.-Siden af Sundet *Summingen* er tændt et Lynfyr, der viser To-Lyn hver 6 s., paa 58° 19' 38" N. 11° 50' 59" E. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 55° til 66°;
2. hvidt i — 66° gennem 180° til 325°.

Flemmens Højde: 5 m. Fyrbaake. Linseapparat af 6te Orden.

B) Fyret paa N.-Siden af Sundet *Summingen*, paa 58° 19' 42" N. 11° 50' 58" E., er forandret saaledes, at Lyset er:

1. fast grønt i Pejlinger fra 229° til 244°;
2. — hvidt i — 244° - 15°;
3. — rødt i — 15° - 105°.

(Kort Nr. 286.)

(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 41/1038. København 1914.)

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

1064. Nordsøen. Drivende Vrag.

1. Føreren af Damperen *Edda* rapporterer, at han den 2den August d. A. passerede Vraget af et Trasselskib med Bunden i Vejret paa c. 57° 05' N. 4° 50' E.
2. Vraget af et Skib, der var nedbrændt til Vandlinien, er observeret paa c. 57° 00' N. 4° 58' E.

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

1065. England. Bristol Kanal. Cardiff. Oplysninger.

(^aNotice to Mariners" Nr. 685. London 1915.)

1. *Roath Basin*. Doksinal tilkommet. Det internationale Signalfag D hejst paa det E.-lige Del af Raanen paa *Low Water Pier* eller en grøn Lanterne vist fra det W.-lige Hjørne af samme Pier betyder, at Skibe, som er over 99 m (325 feet) lange, ikke maa gaa ind i Slusen, men Lodsens kan tage dem gennem Indløbet til *Queen Alexandra Dock*.
2. Skibe bestemte til *Bute West Dock* skal om Dagen vise et firkanteret Flag godt oppe i den Bagbords Forrigning, Skibe bestemte til *Bute East Dock* et firkanteret Flag i den Bagbords Storrigning, Skibe bestemte til *Roath Dock* et firkanteret Flag i den Styrbords Storrigning og Skibe bestemte til *Queen Alexandra Dock* et firkanteret Flag i den Styrbords Forrigning. Et hvilket som helst firkanteret Flag — undtagen de internationale Flag K og L — kan benyttes; naar Lods er om Bord skal Lodsflaget benyttes.

Naar et rødt Haandflag vises ved Indløbet til Dokkerne *Bute West*, *Bute East* eller *Roath* betyder det, at det paagældende Indløb midlertidig ikke er klart. *Cardiff*: 51° 28' N. 3° 10' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1066. Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia og Florida. Opmaalingsstønder inddraget.

(^aNotice to Mariners" Nr. 29/2021. Washington 1915.)

Opmaalingsstønderne A, B, C, D, E, F og G, der var udlagte mellem 31° 08' 17" N. 81° 07' 41" W. og 30° 39' 56" N. 81° 11' 31" W., er inddragne.

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 & 3,4 m. Nord for samme 3,4 & 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet ligger Hals Barres Fyr (Hovedfyrt: Hvidt Lynfyrt, Bifyrt: Hvidt, rødt og grønt fast Fyrt). Taagesignal med Sirene: To Stød hvert 1 Minut. Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyrt. 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 & 4,7 m.	Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	I Hals-Barres Fyrt 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.	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 -	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.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 60 Øre pr. Ton. Vand: 1½, & 2 Kr. pr. Ton	Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.	Maskinværksteder Kølhalingsplads Ophalingsbedding til 100 & 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker Vareskure, Vandband, 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 -	Lods penge, naar Lods benyttes, betales 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.		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 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 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 Fløjetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra 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 luas 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 Skibsreparationsværksteder 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.	Skibeafgift 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 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. 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; Kultfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 & 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværksteder og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet 8 m og i den største Del af Havnen er 7,3 m.	Skibeafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (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 her-værende 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.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 20 Fod 6,3 m 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 Køhalingplads haves. Kran til 6 Tons. Jernbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugser-afgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{2}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 28 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 paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissennærmere 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 Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, 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. 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, Kølbalsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jernbanespor langs begge 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 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 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 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. Jernbanespor langs den største Del af Bolværkerne.
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 ufor-nøden.	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. Kølbalsplads og Skibsbyggeri.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugser-afgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 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 Kølhalingsplads, 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 Lodsere. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørger af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 38' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 $\frac{1}{2}$ ' alt eng. Maal.
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 runnelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemme-hørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufordenen. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
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 $\frac{1}{2}$ 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 besørger af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernban spor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyboren-Kanal 10 à 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 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 Kølhalingsplade for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
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 Seen til Stige Lods-frihed. 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 besørger af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jernbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd. Maskinværksteder, Kølhalingsplade, Skibaværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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, Jærnbanespor 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, Køhale plads og Reparationsværksted findes.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen 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, Køhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore 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. 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. Køhalingsafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 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 p. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Ton kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan køhales. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 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, Køhalingsplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Kjøbenhavns
uofficielle Børskurs d. 18. Aug. 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		173 ³ / ₄	173 ³ / ₄
Danmark		177 ¹ / ₂	178
Norden		184 ¹ / ₂	185
Carl		217 ³ / ₄	218
Dannebrog		263 ¹ / ₂	263 ³ / ₄
Skjold		183 ³ / ₄	184
Urania		—	—
Dampsk. af 1896		224 ¹ / ₂	224 ³ / ₄
Hejmdal		217 ³ / ₄	218
Gorm		225 ¹ / ₂	225 ³ / ₄
Neptun		227 ¹ / ₂	228
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		123 ³ / ₄	124
State- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk. 1. Afđ. 1. S.		—	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvn. Kreditf.		—	—
4 % — — — 2. Serie.		—	—
4 % — — — 1. — — —		—	—
4 % Østift. Kreditf.		84 ¹ / ₂	84 ³ / ₄
4 % — — — 7. — — —		84 ¹ / ₂	86 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % — — — 6. — — —		—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — — —		—	—
Aktier.			
Nationalbank		149 ³ / ₄	151 ¹ / ₂
Privatbank		111 ¹ / ₂	111 ³ / ₄
Landmandsbank		133 ¹ / ₂	131 ¹ / ₂
Handelsbank		144 ¹ / ₂	145 ¹ / ₂
Kbhvns Laane- og Diskontobank		95 ¹ / ₂	96
Sukkerfabr.		272 ¹ / ₂	272 ¹ / ₂
Burm. & Wain		115 ³ / ₄	116
Bryggeri Aktier		158 ³ / ₄	159
Helsingørs Jærnsk.		—	—

Vekselkurser d. 18. August 1915.

	avista Sælger	10 d. d Køber
Hamburg	78.50	
London	18.30	
Paris	87.50	
Amsterdam	166.50	
Wien	59.00	

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

HÄNSCHELL & CO.
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forsked ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remise 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 besørges.

Wiese & Co.,

Lissabon.

Skibsmæglere & Saltexportører.

Bunker Kul.

Billigste Priser.

(Største flydende Kullager).

Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Privat e. 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 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 Provinsbyer.

Post-Adresse: Holberggade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Copenauro. 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

Genforsikrings-Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 6 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

Telegr.-Adr.: „REASSURANCE“

Forsikringsaktieselskabet „National“

København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige, faste Præmier

Hovedkontor: Nørrevaldgade 15
Telefon 7565. Telegram-Adr.: „Nation“.

H. P. HAGELBERG.

Konsulent i Skibs- og Søfartssager. — Havariagent. Sø-Assurance-Expert.

Assistance tilbydes i Strandings- og Havnriftfælde, samt ved Søforklaringer etc. Endvidere ved Kontrahering, Vurdering, Køb og Salg af Skibe. Tilsyn føres med Skibe under Nybygning og Reparationer.

Bopæl: 13, Nordre Frihavnsgade, København.

Telegram-Adresse: BERGHAGEL, KØBENHAVN. Telefon Ohro 3408 x.

Alt Kobbersmedarbejde udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vesteraagade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

TIVOLI

Sommersæson fra 8. Maj til 12. Sept. 1915.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncertsalen, Harmoniorkestret og Promenadeorkestret. Hver Uge: Solist- og Symfoni-Koncerter. — Operetter, Vaudeville, Farcer i Teatersalen. — Artistforestillinger paa Kunstnerplænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag:

Stor Fæst med Illumination og Fyrværkeri. Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karusseller, Rutschbaner, Skydebaner, Holdspil o. s. v.

Entré: 50 Ø. for Voksne, 25 Ø. for Børn.

Abonnementkort: 12 Kr. for en Voksen, 6 Kr. for et Barn (under 12 Aar).

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6411.

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.) Telf. 206.

Aarhus. Sophus E. Johnsen. Tlf. 2859 & 2879. Tlgr.-Adr.: Sejus. Breve til min Adresse leveres straks ved Skibs Ankomst. Motorbaad til Rheden.



Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

Axel Carlsen

Skibshandel

ved Toldbodvejen, AALBORG.
Telegr.-Adr.: Axel Carlsen. Telefon 707.

Skibsmægler

C. V. Petersen,

Telf. 149 Svendborg Statstef. 10
Dampskibsagent

Hans Nielsen

Skibsproviantering
Aarhus.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedør.
Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“

Statstef. 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Benthin's Erf.

Dam & Svensson, Skeppsmåklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.
Befragtnings- & Havariagerter.
RANDERS.

Telegr.-Adresse:
„Broker“.

Statstef. Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

P. Jørgensen & Co., Korsør.

Telegramadr.: „Jørgensen“.

— Skibsmæglere. —

Telefon 6 & 16.

Statstef. 11.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1182
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Jens Philipsen
Statsaut. Forhyring
Havnen 13. Telefon 732.
Horsens.

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872)

anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klassees
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

ZOOB. HAVE

i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Markkristensen.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Overretssagfører

E. Moltzen

Odense
Retssager (sp. Sø- og Handelssager)
og Handelsinkassation.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søager).

Put

en Kasse »Svendborg
Bockøl« ned i Pro-
viantrummet, saa har
De stedse et godt
holdbart og sundt
Glas Øl at byde
Deres Venner, hvor
paa Kloden, De end
kommer.

Remington,

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

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlf. Adr.: 3224.
Tonnage. 3244.

Bjorch-Jensen & Co.

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

Husk

Petersen-Faxe's

HERREKVIPERING
Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigviede Kiedninger

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billiget i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telt. 6. Dragør. Telt. 6.

Motorbaade er altid i Seen. Fri
Ind- og Udsøining.

Kommissioner udføres.
Prielliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at Staten autoriseret Forhyringsagent
Sløtsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Sløtsbyring“.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

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 5562.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

Chr. Schjorbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonvørk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

CHRISTIAN THEIL

Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat



Utzon & Stegmann, Skibsmæglere. Aalborg.

Telegr.-Adr.: UTZON.
Telefoner: 2200 - 2075.
Statstef. 2.

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

Vølund Raolie-Motor „Neptun“. 5—100
Billig Drift — Solid — Driftssikker. HK

A/s **„VØLUND“.**
Blegdamsvej 32. København N.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISER

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende«

AVERTISEMENTS PRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre.
Anden Side og Siden efter Tekst pr. Petitlinie à 45mm Bredde 25 —
De øvrige Sider pr. Petitlinie à 45mm Bredde 20 —
Moderation for 5 Gange 13 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

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).

Aarhus mekaniske Værksted
Alle Slags Skibs- og Maskinreparationer
samt Kedelrensning udføres.
Fredensgade 16. Telefon 3950.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og
midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværks-
arbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved
Henvendelse til

Entreprenør **F. HINRICHSSEN,**

Thorshavngade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,

Telef.: 6817 Grønningen Nr. 1 — Kjøbenhavn. Ekspertlanger
6818 i Frihavn.

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 Mønnie 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 6831. Telegramadr.: „NAKET“, 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 Industriforeningene

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

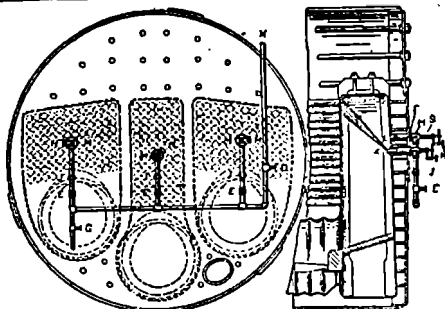
Nr. 34.

Kjøbenhavn, Torsdag den 26. August 1913.

22. 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 røbe Røgkammerdørene, hvorved undgås kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower fra Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Bløser med Trækket.

Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttévirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

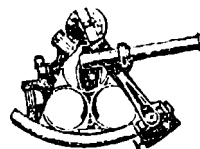
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER.
1403 — 1405
3063 — 3073

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
Petrograd. 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 18.

AKTIESELSKABET HOLZAPFEL-SELANDIA

Compositioner

Jern, Staal og Træskibsbunde.
Leverandør til Flaaden.

Indregistreret



Varemærke

Rustbeskyttende Farve

Bunkers og Lastrum.
Leverandør til Statsbanerne.

Telegramadr.: „HOLZANDIA“.

Telf.: 5601. Palæ 2256.

Kontor: Toldbodvej 7, Kjøbenhavn.

Fabrik: Øresundsvej, Amager.

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 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 Skræpaksler 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.

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 Bødebyggeri
Aalborg
 anbefaler sig med alt til Fagel behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Maskinskrivning.

Metodisk Undervisn. i Maskinskrivning Kursus 5 Kr. Vesterg. 27. Tlf. 6038—6034.

Telefon 92 86 102 86	Aktieselskabet	Telegr.-Adr. •Bunker- depot•.
KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT Toldbodvej 15.		
Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition. ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.		

Telefon 513	Aktieselskabet	Telegr.-Adr. •Bunker- depot•.
HELSINGØRS BUNKERKUL DEPOT.		
Prima Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat til Dagens billigste Priser.		

C. K. HANSEN.
KØBENHAVN.
.: DAMPSKIBSRHEDER .:
DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.
BEFRAGTNINGSFORRETNING.
Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dampskibsselskaberne
VULCAN og MERCUR
Telefon 5459. Telegramadresse: „Canus“.
Korresponderende:
Reder N. P. Nielsen,
Herluf Trollesgade 28.

A. O. ANDERSEN & Co.
Copenhagen & Christiania.
Telegr.: Pacao { Copenhagen. Teleph. { 5836 Copenhagen.
 { Christiania. { 19369 Christiania.

STEAMSHIPOWNERS-AGENTS
Chartering - Clearance - Average.

P. Brown jun. & Co.
Dampskibsrederi * Dampskibsagentur.
Amaliegade 43. — Telegr.-Adr.: »Brown«. — Tlf. C. 276.

Knud Degn. Raadgivende Ingeniør, cand. polyt. M. Ing. F.
projekterer og leder Udførelsen af alle Slags
Havne- & Uddybningsarbejder
Kontor: Havnegade 55¹, København K. Telefon 351.

DEMAG



**Losse- og Transport- anlæg,
Havnekraner,
Wagontippere,
Selvgribere.**

REPRÆSENTANTER:
Edwards & Rasmussen
INGENIØRER.
København B, Vestergade 3.
**DEUTSCHE MASCHINENFABRIK A-G
DUISBURG**

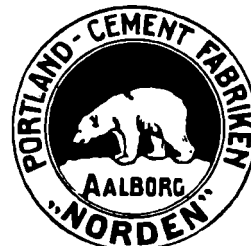
H. NIELSEN
1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags
Skibsreparationer.
Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

WIESE & Co., LISSABON.
SKIBSMÆGLERE & SALTEXPORTØRER.
Bunker Kul. (Største flydende Kullager). Billigste Priser.
Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).

Telefon 5430. **SKIBE** Telegr.-Adr.: „Frelgts“.

Køb og Salg samt Kontrahering af Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERGADE 2.



K. F. MARSTRANDS EFTF.
BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSENGØR.
Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clearing.
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

Kjøbenhavn, den 26. August 1915.

Ændring til de engelske Realm Regulations, 1914. Dansk Sejlskibsrederi-Forening har fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart modtaget en under 2. Juni d. A. udstedt engelsk Bekendtgørelse, der i Oversættelse lyder saaledes:

»Hvis noget Skib forårsager nogen Beskadigelse ved Sammenstød eller paa anden Maade paa noget Skib tilhørende eller beskæftiget i Hans Majestæts Tjeneste eller paa nogen Person om Bord paa saadant Skib eller er navigeret eller ført saaledes, at det frembyder Fare for Sammenstød med noget Skib tilhørende eller beskæftiget i Hans Majestæts Tjeneste, skal Føreren eller nogen anden Person, der har Kommandoen paa Skibet, anses skyldig i Overtrædelse af disse Bestemmelser, medmindre det bevises, at saadan Beskadigelse eller Fare for Sammenstød ikke var forårsaget eller bidraget til ved nogen Misligholdelse fra hans Side i at holde eller foranledige holdt godt Udkig eller i at overholde eller foranledige overholdt nogen af Bestemmelserne for at undgaa Sammenstød til Søs eller nogen Bestemmelse angaaende Navigering eller Fortøjning af Skibe i en Havn eller Indsejlingen dertil eller nogen af disse Bestemmelser, eller tage eller foranledige at der bliver taget enhver Forholdsregel, som almindelig Sømandspraksis eller Tilfældets specielle Omstændigheder maatte nødvendiggøre.

Disse Bestemmelser skal ikke finde Anvendelse paa noget ikke-britisk Skib, naar Beskadigelsen eller Faren har fundet Sted paa Soen udenfor de forenede Kongerigers Søterritorium.«

Svendborg, den 20. August 1915.

C. Minor Rasmussen.

Det svenske Redningsvæsen. Det private Selskab for Skibbrudnes Redning i Sverig har fornylig udsendt sin 7. Aarsberetning.

I Løbet af 1914 er der oprettet en ny Redningsstation ved Siago i Alandshavet, hvilken er forsynet med Motor-Redningsbaad.

Selskabet har faaet anlagt sin første Telefonforbindelse, nemlig ved Långsands Station, og det er Selskabets Agt at fortsætte med saadanne Ledninger, naar de fornødne Midler kommer til Raadighed.

Paa den baltiske Udstilling fremstillede Selskabet Materiellet til to Redningsstationer af forskellig Type, hvilket Materiel vandt megen Anerkendelse og bevirkede, at Bestyrelsen for Sverigs Deltagelse i Verdensudstillingen i St. Francisco henvendte sig til Selskabet om at faa udstillet en Model af en svensk Motor-Redningsbaad, hvilket blev efterkommet.

Det er paatænkt at oprette en ny Station paa Gotska Sandoen, men da der her kun findes Beboere til Pasning af Fyrene, maa der afviges fra at anbringe Redningsbaad af den almindelige Type og i Stedet for anbringes to mindre synkefrie Baade af Gollandstypen, en paa den vestlige og en paa den østlige Side af Øen, ligesom der ogsaa paatænkes anbragt Raketapparat. Det havde været Bestemmelsen, at Stationen allerede skulde være traadt i Kraft i 1914, men Krigen har medført, at det først kan ske i 1915.

I Aarets Løb har der kun været et lille Tal af Strandinger, og kun ved en af disse er der gaaet Menneskeliv tabt. Det var paa Ølands nordre Odde, og Tabet af Menneskeliv kan udelukkende tilskrives Mangel af en Redningsstation.

Selskabet har haft en Indtægt af c. 49.000 Kroner, hvoraf c. 15.000 Kroner er Medlemskontingent, men iøvrigt stammer samtlige Indtægter fra frivillige Bidrag. Sel-

skabets Næstformand, Skibsreder Wilhelm Lundgren, er i Aarets Løb død; som Formand fungerer stadig Løds-kaptajn Otto Stenberg i Gøteborg. —h.

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler:

Ved de nu afsluttede Maskinisteksaminer i Sommerterminen 1915 har Resultatet været følgende:

Maskinpasserprøven: i Kjøbenhavn indstillede sig 11 Eksaminander, hvoraf 8 bestod, i Odense indstillede sig 1 Eksaminand, der bestod, og i Aarhus indstillede sig 1 Eksaminand, der bestod. — Den almindelige Maskinisteksamen: i Kjøbenhavn indstillede sig 86 Eksaminander, hvoraf 56 bestod, i Odense indstillede sig 11 Eksaminander, hvoraf 10 bestod, og i Aarhus indstillede sig 15 Eksaminander, hvoraf 9 bestod. — Den udvidede Maskinisteksamen: Kjøbenhavn: i Hjælpefag indstillede sig 29 Eksaminander, hvoraf 26 bestod, i Maskinfag indstillede sig 26 Eksaminander, hvoraf 23 bestod, og i Elektroteknisk Fag indstillede sig 48 Eksaminander, hvoraf 41 bestod. — Motorpasserprøven: i Kjøbenhavn indstillede sig 14 Eksaminander, hvoraf 12 bestod, i Odense indstillede sig 18 Eksaminander, der alle bestod, og i Aarhus indstillede sig 36 Eksaminander, hvoraf 35 bestod.

Dampskibet »Betty«s Undergang. Den af de tyske Myndigheder i Anledning af Dampskibet »Betty«s Undergang i Nordsoen den 26. Maj d. A. foranstaltede Undersøgelse har, ihvorvel de fra dansk og fra tysk Side fremsatte Oplysninger ikke fuldtud stemmer overens, efter hvad »Ritzaus Bureau« erfarer, givet som Resultat, at nævnte Skib maa anses for identisk med en Dampfer, der den 26. Maj blev angrebet af en tysk Undervandsbaad.

Undervandsbaaden ansaa Skibet for fjendtligt, da han ikke kunde se dets Nationalmærke og efter Skibets Kurs at domme antog, at det var i Færd med at yde Tjeneste som Hjælpefag for den engelske Flaade.

Idet den tyske Regering bemærker, at det selvfølgelig har ligget Chefen fuldstændig fjernt at angribe et Skib under dansk Flag, har den gennem den kgl. Gesandt i Berlin overfor den danske Regering udtalt sin levende Beklagelse af det ulykkelige Tilfælde og sin Beredvillighed til at yde de danske Interessenter Erstatning for den ved Dampferens Undergang opstaaede Skade. Den tyske Regering har samtidig foreslaaet den danske Regering at udpege en Sagkyndig til Fastsættelse af Skadens Størrelse sammen med en fra tysk Side valgt Sagkyndig.

En lignende Erklæring har den tyske Regering tidligere afgivet med Hensyn til Dampferen »Søborg«.

Forsikringen af Trælaster og Props. Krigsforsikringen for danske Skibe meddeler følgende ny Bestemmelser angaaende Forsikringen af Trælaster og Props etc.:

»Skibe med Props og andre uforarbejdede Træsarter forsikres ikke fra Sverig, Norge og Hvidehavet. Fra Kanada og Vesteuropa kun til Veststorbritannien, og der forsikres ikke højere Beløb end 80.000 Kr. pr. Skib og kun mod en Tillægspræmie af 2 pCt.

Paa Skibe med forarbejdet Trælaster fra Norge og fra Kanada og andre oversøiske Pladser forsikres kun 80.000 Kr. pr. Skib; Tillægspræmie 2 pCt. fra Norge. Fra oversøiske Pladser til Øststorbritannien 2 pCt. og fra oversøiske Pladser til Veststorbritannien og Vestfrankrig 1 pCt.

Forarbejdet Trælaster fra Hvidehavet til krigsførende Magters Havne forsikres ikke.«

Belønnet Sømand. London, 5. August. Handelsministeriet har tildelt Føreren af den danske Skonnert »Noah«, Jørgen Jørgensen, Sølvmedalje som Belønning for den Hjælp, han har ydet Mandskabet paa Trawleren »Kathleen«, der sank ved Orknoerne den 3. Juni.

Frihavne i Kanada. Den canadiske Regering har, i Følge en Meddelelse i »Scotsman« af 30. Juni, til Hensigt at oprette to Frihavne, én paa Øst- og én paa Vestkysten af Kanada. Hertil er for Atlanterhavskysten Halifax og for Stillehavskysten Vancouver udset.

Handelsministeriet meddeler:

Passeret en brændende Damp. Dampskibet »Else« af Aalborg, Kaptajn Hansen, indberetter at have passeret et brændende Dampskib med Propslast paa 57° 1' N. Br. og 4° 50' Ø. Lgd. den 16. August. Skibet var forladt af Mandskabet, men saa ikke ud til at ville synke.

Opbrændt dansk Skib. Skonnerten »Marie« af Troense, tilhørende Rederiet H. A. Hansen, Thuro, er den 15. ds. blevet opbrændt af en tysk Undervandsbaad i Nordsoen. Skibet maatte 136 Netto Reg.-Tons og var lastet med Props. Besætningen er reddet.

Nordsoen fuld af Vraggods. Indkomne Fiskekuttere meddeler, i Følge »Svensk Sjøfl.«, at kolossale Vragmasser nu for Tiden driver om ude i Nordsoen. Vraggodset bestaar af Fartøjsrester og Trælast fra torpederede Skibe. Undertiden ses store Omraader bedækket med flydende Planker og anden Trælast. Selv efter den værste Orkan ser man sjældent en Ødelæggelse af et saadant Omfang som her.

Oberst Goethals. Panama-Kanalens berømte Bygmester, og siden December 1912 udnævnt til General Governør over Panama-Kanal Zonen af Præsident Taft, agter, i Følge et Reuter Telegram, at træde tilbage fra denne Stilling den 1. November d. A.

»Shipp. Gaz.« W.

Helsingørs Jernskib- og Maskinbyggeri. Paa et den 23. ds. i Aktieselskabet Helsingørs Jernskib- og Maskinbyggeri afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, at der af Nettooverskudet 892,316 Kr. ordinært afskrives 340,000 Kr., henlægges til løbende Garantier 10,000 Kr. og til et Dispositionsfond 250,000 Kr., samt udbetales 10 pCt. Dividende til Aktionærerne.

Efter Udbetaling af den statutmæssige Tantième til Bestyrelse og Funktionærer vil der derefter blive af overføre i ny Regning Kr. 10,207.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Tunis: Havnestaden Piræus er erklæret for smittet af Pest.

Gibraltarr: Øen Chios er blevet erklæret for pestsmittet.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1914.

(Fortsat.)

Tilsynet med Damp- og Sejlfartøjer.

Paa given Foranledning har Repræsentationen overfor Handelsministeriet udtalt, at den ikke formener, at Farvandet mellem Assens — Baagø — Brandsø — Heilsminde — Wedellsborg kan henregnes til det i Dampskibstilsynsbekendtgørelsen af 1. August 1912 § 20 IV, ommeldte Begreb »indelukkede eller helt beskyttede Farvande«.

Udenlandsk Sølovgivning.

Kystfarten i Kanada.

Handelsministeriet har meddelt Repræsentationen, at Danmark er blevet optaget blandt de Stater, hvis Dampskibe, paa 2000 Tons Brutto eller derover, skal have Adgang til at deltage i ovennævnte Kystfart ved Transport af Gods og Passagerer mellem en hvilken som helst Havn i Provinserne Quebec, Nova Scotia, New Brunswick eller Prince Edward Island og en hvilken som helst anden Havn i en af de nævnte Provinser og omvendt paa samme Vilkaar og Betingelser, som gælder for canadiske Skibe. Denne Adgang gjaldt indtil 31. December 1914, men vil forventelig blive fornyet.

Ulykkesforsikring af Sejlskibsbesætninger under de nuværende Krigsforhold.

Repræsentationen har afgivet Erklæring over et af »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« til Indenrigsministeriet indgivet Andragende om Statens Medvirkning og Støtte til ekstraordinær Forsikring af Besætningerne om Bord i danske Sejlskibe mod Følger af Ulykkestilfælde, hidrørende fra de nuværende Krigsforhold og — i Henhold til de i Sejlskibsrederi-Foreningens Andragende anførte Grunde — varmt anbefalet, at Staten i videst muligt Omfang yder sin Støtte for at tilvejebringe en Ordning af dette vigtige Spørgsmaal, der er rejst som Følge af den ved Krigen skabte ekstraordinære Situation, der specielt for Sejlskibsflaaden har haft en indgribende Virkning. (Et Lovforslag i saa Henseende er indbragt i Folketinget).

(Fortsættes.)

Søforklaring.

I Odense afholdtes den 16. Juni 1915 Søforklaring i Anledning af at 3/m. Sk. »Salvador« af Marstal var blevet odelagt af en tysk Undervandsbaad i Nordsoen.

Skibet var et Træskib, 23 Aar gammelt, bygget i Marstal, og det maalte c. 141 Netto Reg.-Tons. Det tilhørte Rederiet A. H. Petersen i Marstal og Foreren ejede en Tiendepart af det.

Der oplystes under Søforklaringen følgende, der stemmede med en medbragt Afskrift af Skibsdagbogen:

»Salvador« kom i Følge Kaptajnens Forklaring fra Göteborg med en Ladning Træ bestemt til Bideford i England. Rejsen forløb uden Uheld til Onsdag Aften den 26. Maj Kl. c. 11½, da Kaptajnen kort forinden havde forladt Dækket og var gaaet ned i Kahytten. Straks efter raabte Rørgængereren til ham, at der vist var en Undervandsbaad. Saa snart Kaptajnen fik denne Besked, fo'r han op paa Dækket, og da var Undervandsbaaden alt kommen hen til Skibet kun nogle faa Favne fra dette. Kaptajnen kunde se Undervandsbaaden; den var graamaalet, men ikke saa vidt han kunde se forsynet med Nummer eller Flag, men derimod med traadløs Telegraf og havde en Kanon paa Dækket. Der blev fra Undervandsbaaden raabt til Kaptajnen om, hvor han skulde hen, hvortil han svarede til Bideford i Bristol Kanalen. Derefter blev der raabt, at han skulde fire Baaden ud og komme om Bord i Undervandsbaaden med sine Papirer. Den, der raabte fra Undervandsbaaden, talte Engelsk, hvilket Sprog Kaptajnen forstaaer. Efter denne Ordre lod han brase Bak, tog Farten af Skibet og belavede sig til at gaa om Bord i Undervandsbaaden. Denne kom altter hen til Skibet, og der blev raabt til Kaptajnen, stadig paa Engelsk, at han maatte skynde sig, da man ikke havde Tid til at vente. Kaptajnen gik derefter sammen med Ungmanden og Kokken i Skibets Baad, som de havde firet ned, hen til Undervandsbaaden. Han havde medtaget Skibets Maalebrev, dets Konnossement og Erklæring fra Toldkammeret i Göteborg og sit Toldpas. Da Baaden kom paa Siden af Undervandsbaaden kom en af dennes Besætning og tog Papirerne, og man blev saa liggende ved Siden af Undervandsbaaden c. 1 Kvarter. Kaptajnen kunde heller ikke, da han laa her, se noget Nummer eller Mærke paa Undervandsbaaden. Dennes Mandskab var for største Parten i Oljetøj.

Derefter kom en Officer, som sagde til Kaptajnen, ligeledes paa Engelsk, at man vilde sænke Skibet. Herimod protesterede Kaptajnen, men Officeren svarede, at Træ var Kontrabande og forøvrigt var al Last til England Kontrabande. Kaptajnen var alt fra det Øjeblik, han blev beordret hen med Skibets Papirer, paa det rene med, at Undervandsbaaden var tysk, og dette blev han yderligere bestyrket i og blev forvissat derom ved Officerens Udtalelse, ligesom han hørte Mandskabet paa Undervandsbaaden indbyrdes tale Tysk. Officeren gav derefter Kaptajnen Ordre til at gaa tilbage om Bord paa Skibet, men han skulde forlade dette i Løbet af 10 Minutter, da Skibet efter denne Tids Udløb vilde blive skudt ned. Da Kaptajnen var midtvejs mellem Undervandsbaaden og »Salvador«, raabte han til den tilbageværende Besætning paa »Salvador«, at denne skulde gaa i Gang med at gøre Redningsbaaden klar. Efter at være kommen tilbage til »Salvador« og efter at Redningsbaaden var kommen udenfor, men endnu ikke sat i Vandet, kom Undervandsbaaden igen paa Siden og befalede dem øjeblikkelig at gaa i Baaden. Kaptajnen mener, at denne sidste Ordre ogsaa blev givet paa Engelsk, uden at han dog aldeles bestemt tør sige delte. De roede derefter over til Undervandsbaaden og gik om Bord i denne. Kaptajnen fik Tid til at redde et Sæt Tøj, Skibsdagbogen og største Parten af Skibets Penge; der blev kun af disse sidste lidt udenlandsk Mønt tilbage. Mandskabet fik ikke Tid til at redde noget som helst, men maatte gaa ned i Baaden som de gik og stod. Søen var nærmest moderat med en frisk

Brise. Kaptajnen mener, at Skibet, da de nu forlod det befandt sig c. 20 à 25 Sømil fra Fairhill, fire Mand af Undervandsbaadens Besætning gik derefter i »Salvador«s Baad, forsynet med en Dunk, som vistnok indeholdt Olje, den var i alt Fald ildelugtende, og roede over paa »Salvador« for at slikke Ild paa denne, og c. 20 Minutter efter, saa Kaptajnen »Salvador« brænde. Medens man opholdt sig paa Undervandsbaaden talte Styrmanden med Undervandsbaadens Besætning og denne Samtale blev ført paa Tysk, hvilket Sprog Kaptajnen kun taler lidt, men forstaaer. Styrmanden beklagede sig bl. a. over, at han ikke havde faaet en Pipe og lidt Tobak med. Styrmanden fik herefter forærende en Pipe og lidt Tobak af Besætningen paa Undervandsbaaden. Tobakken var mærket Hamburg. Efter Ordre fra Officeren paa Broen, kom en af Mandskabet med to Flasker Kognac til Kaptajnen; ligeledes paa Etiketterne mærket Hamburg, han, der havde mistet sin Kasket, fik ligeledes overleveret en Sydvest, mærket med to Bogstaver, men husker intet nøjere herom. Styrmanden stod iøvrigt og talte med Besætningen og der blev da sagt, at de skulde lade være med at sejle paa England, hvortil Styrmanden svarede: »Ja, hvad skal saa vore Familier leve af.« Officeren paa Broen sagde da: »Krig er Krig, og alle Skibe paa Vej til England vil blive skudt ned.«

Af Undervandsbaadens Besætning blev de, da Baaden kom tilbage fra »Salvador« altter beordret ned i Baaden. Derefter blev der af Undervandsbaaden affyret to Kanonskud mod Skibet, og Undervandsbaaden bugserede saa Baaden med Kaptajnen og Mandskabet c. 5 Kvarter omlent VSV, ved Hjælp af en Ende fra Undervandsbaaden fastgjort i Baaden. Herefter lod Undervandsbaaden Enden gaa og lod »Salvador«s Baad forblive, hvor den var kommen til, idet den forsvandt. Kaptajnen mener, at Klokkeren da var c. 1 om Natten. Da man forlod »Salvador« havde man faaet Lejlighed til at faa et Par Rugbrød og lidt Konserver ned i Baaden, hvor der i Forvejen var fersk Vand og lidt haardt Brød, hertil kom de to Flasker Kognac, som man havde faaet. Da Undervandsbaaden forlod dem, var det nærmest regndisigt med tiltagende Kuling og Sø. Kaptajnen siger, at han var aldeles overbevist om, at det var en tysk Undervandsbaad, der satte Ild paa og derved sænkede »Salvador«, da dette fremgik af hele Situationen og Baadens Besætning indbyrdes talte Tysk, men han kan som nævnt intet oplyse om Baadens Nummer, Kaptajnens Navn eller lignende. Derefter drev Baaden omkring hele Natten og Vejret gik over til Regn, og man blev alle gennemblødt, da man intet Oljetøj havde med. Baaden var forsynet med Aarer, men Sejl havde man ikke med. Kaptajnen siger, at det Sted, hvor de blev efterladt, var et nogenlunde befærdet Sted og en af Undervandsbaadens Officerer bemærkede ogsaa, at de sikkert snart vilde blive fisket op, da der dér omkring var mange Trawlere.

Man drev derefter omkring hele Natten og kom vistnok ved 7½ Tiden om Morgenen altter tilbage til »Salvador«, som de først antog for et Fiskerskib. Derefter opholdt man sig i Nærheden af »Salvador« til hen ad Middagstid, da der Kl. c. 11½ kom to Dampere i Sigte. Den ene viste sig at være Trawleren »Fermø« Nr. 773 af Grimsby, medens den anden var en engelsk Patruljebaad. I Trawleren kom Kaptajnen og Besætningen om Bord og blev med denne taget ind til Lervik paa Shetlandsøerne. Patruljebaaden, der skulde forblive derude, blev liggende ved »Salvador«s Vrag, da man forlod »Salvador« var dette Skib Vrag. Kaptajnen antager, at Turen fra »Salvador«s Vrag og til Lervik tog, c. fem Timer. Om Bord paa Trawleren vistes der dem stor Elskværdighed, ligesom der blev sørget godt for dem med Forplejning. I Lervik henvendte man sig til den danske Konsul, der sørgede for, at de kom med en engelsk Dampertil Leith, ligesom han sørgede for, at de blev forsynet med Tøj. I Leith henvendte man sig til den danske Konsul, hvor Kaptajnen og Mandskabet afgav Søforkla-

ring, han har dog ingen Udskrift heraf. I Leilh sørgede den danske Konsul for, at Besætningen blev hjemsendt.

»Salvador« var assureret for 23.000 Kr. i Soforsikringen Æro, og derigennem atter i Krigsforsikringen for danske Skibe; hvad Ladningen var assureret for, ved Kaptajnen ikke.

»Salvador«s Papirer beholdt Undervandsbaaden.

Kaptajnen lider et Tab, idet der paa Skibet afvigte Vinter var ofret c. 6.000 à 7.000 Kr., og han havde ikke faaet sat det op i Assurance. Han mener iøvrigt personlig ved Tab af Tøj og Udrustning at have lidt et Tab af 800 à 1.000 Kr.

Styrmand Kromann forklarer, at da Undervandsbaaden kom til Syne, havde han Frivagt og var til Køjs. Efter at der var purret ud, skyndte han sig op paa Dækket, hvor han saa Undervandsbaaden ligge ved »Salvador«s Agterende, og han hørte, at der fra Undervandsbaaden blev sagt noget paa Engelsk om, at de skulde skynde sig, og at man ikke havde Tid til at vente. Styrmanden troede da straks, at det var en engelsk Undervandsbaad. Baaden var lysegraa, men den var iøvrigt ikke saa vidt han kunde se forsynet med noget, som kunde konstatere dens Nationalitet. Da han var kommen op var Sejlene ved at blive braset Bak. Styrmanden blev tilbage paa »Salvador«, efter at Kaptajnen og de to af Mandskabet var taget over til Undervandsbaaden, og da Kaptajnen var paa Tilbagevejen fra Baaden raabte han om at gøre Redningsbaaden klar, da Skibet skulde sænkes. Nu først blev Styrmanden klar over, at det var en tysk Undervandsbaad. Han naaede ikke at faa noget som helst Tøj med, men maatte gaa i Redningsbaaden som han var. Styrmanden mener, at han ialt mistede for c. 800 Kroner. Paa Undervandsbaaden talte han Tysk til dennes Besætning, hvilket Sprog han taler, og Besætningen svarede atter paa Tysk.

Styrmanden er aldeles overbevist om, at Undervandsbaaden var tysk.

Medens de var i Baaden, var det tiltagende Kuling med tiltagende høj Sø, og det regnede uafbrudt. Styrmanden siger, at det er givet, at »Salvador«, da de atter kom tilbage til Skibet den næste Dag, var fuldstændig Vrag, idet hele Agterskibet var brændt, Mesanmasten faldet, ligesom Stormasten faldt, inden de forlod Skibet.

Ungmand Petersen forklarer, at han stod paa Udkig forude, da Undervandsbaaden kom, og hørte at der blev raabt og troede, at det var agter fra og løb saa derhen, men der kunde han se, at det var fra Undervandsbaaden, der blev raabt. Han forstod ikke, hvad der blev sagt, men saavidt han véd, var det paa Engelsk, der blev raabt noget. Undervandsbaaden var da c. 10 Favne agter. Ungmanden fik ikke Lejlighed til at redde noget som helst, men maatte gaa fra Borde, som han var. Han mener, at han har mistet for c. 300 Kr. Iøvrigt forklarer han ganske som Styrmanden, og siger, at han føler sig overbevist om, at det var en tysk Undervandsbaad. Den var forsynet, saavidt han kunde se, med 1 Kanon.

Kok Axelsen forklarer, at han, da Undervandsbaaden kom, havde Frivagt, og var til Køjs, men blev purret ud, og kom straks op paa Dækket, hvor han af Kaptajnen fik Ordre til at gaa med om Bord i Baaden med Papirerne.

Kokken siger, at han kunde se, da han laa ved Siden af Undervandsbaaden i Skibets Baad, da Kaptajnen var ovre med Papirerne, at saavel Officererne som Mandskabet havde et Mærke, som han siger var tysk, henholdsvis i deres Kasket og deres Huer, ligesom Matroserne havde et Navn i deres Huebaand, uden at han kunde læse, hvad det var for et Navn, men han siger, at han sagde til Kaptajnen, at han kunde se, at det var en Tysker.

Han antager, at han har mistet for c. 300 Kr.

Ungmand Nielsen forklarer, at han havde Frivagt og var til Køjs, da Undervandsbaaden kom til Syne, men blev varskoet op, og gik sammen med Kaptajnen i Baaden, der skulde over til Undervandsbaaden med Pa-

pirerne. Han var ligesom de andre overbevist om, at Undervandsbaaden var tysk, hvilket Sprog han ogsaa kunde høre, der blev talt paa Undervandsbaaden.

Han har mistet for en 300—400 Kr.

Ungmand Olsen forklarer, at han, da Undervandsbaaden kom til Syne, stod til Rors, og han blev opmærksom paa den ved, at der blev raabt fra denne: Hallo. Han varskoede saa Kaptajnen, som var i Kahytten, idet han sagde, at der var en Undervandsbaad agter ude. Først troede han det var en Engländer, men da han senere kom over paa Undervandsbaaden og hørte, at der blev talt tysk, saa føler han sig overbevist om, at det var en tysk Undervandsbaad. Han mener, at han har mistet Ejendele ialt for c. 450 Kr.

Da ingen af de modte havde yderligere at anføre, blev Soforhøret sluttet.

Engelsk Søretsdom.

Fart under Taage og Signalet »Jeg ligger stoppet«. Den britiske »Court of Appeal« har fornylig afsagt Dom i en Kollisionssag, som af Rederiet for Liverpool-Damperen »Incemore« var appelleret fra Admiralitetsretten, der havde dømt »Incemore« ene skyldig i en Kollision med Nordgermanischer Lloyd's Damper »Kaiser Wilhelm II«. Ulykken fandt Sted i tæt Taage ved den sydøstlige Ende af Øen Wight, den 17. Juni 1914. Idet »Incemore« var paa Rejse fra Sortehavet til Antwerpen med en Ladning Korn, og den tyske Damper paa Rejse fra Bremen til New York, via Southampton og Cherbourg med Passagerer, Post og Last. Begge Skibe led betydelig Skade.

Admiralitetsretten var kommet til den Slutning, at »Incemore«, ved at give to lange Stød i Flojten og derved antyde, at den laa stoppet, for den i Virkeligheden havde mistet Farten, havde overtraadt Sovejsreglernes Artikel 15 (b), og derved vildledt »Kaiser Wilhelm II«. saa Følgen blev en Kollision. Admiralitetsretten havde derfor dømt »Incemore« ene skyldig. Dette Skibs Rederi appellerede imidlertid denne Dom, idet det gjorde gældende, at Grunden til Kollisionen var det tyske Skibs overdrevne Fart. Appellationsretten kom til det Resultat, at begge Skibe havde Skyld, idet »Kaiser Wilhelm II« havde gaaet med for stærk Fart i den tætte Taage.

Shipp. Gaz. W.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har ikke bragt væsentlige Forandringer paa Fragtmarkedet, som fremdeles holder sig støt. Der er gennemgaaende et godt Begær for Tonnage i Særdeleshed for U. S. Ogsaa fra Hvidehavet og Østersøen er der mange Ordre, og der har i den sidste Tid været betall glimrende Rater fra disse Kanter. En hel Del danske Baade er nu i Fart paa Sverig med skaaren Trælast, som Tyskerne jo lader passere, og paa dette Marked tjenes gode Penge. Spørgsmaalet om Bunkerkul, navnlig for de længere Farter, volder stadig en Del Vanskeligheder, da de engelske Myndigheder ikke er videre liberale med Hensyn til at give Licenser. Der fragtedes bl. a. sidst som følger:

Østen. Rismel Saigon 80/ Hull, prompt. Paa Dødvægtbasis 70/ Kalcutta/Middelhavet eller U. K., September. Ert. Bombay 52/6 Barrow, September. Paa »net terms« fra Kurrachee betalles 40/ U. K., September.

Middelhavet. Ert. 12/ Hornillo Bay/Glasgow (3,600), 12/ Almeria Pier/Glasgow (4,000), 8/9 Sagunto/Newport, 13/ Huelva/Mobile, Pensacola eller Golfhavn. Salt Trapani eller Tunis omkring 22/ Vestnorge, 22/6 Tor-

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

1077. Kanalen. Dover Stræde. The Ridge (Le Colbart). Fyrskib udlagt.

(^cNotice to Mariners" Nr. 696. London 1915.)

Et Fyrskib, der viser hvidt Et-Blink hver 30 s., er udlagt ved SW.-Enden af *The Ridge (Le Colbart)*. Under Taage giver et Haandkrafts-Taagehorn To-Stød hver 2 Minutter. Fyrskibet har en Ballon som Dagmærke. 50° 47' 30" N. 1° 16' 00" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/736. København 1915.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1078. Island N.-Kyst. Hunafófi. Steingrimsfjördr. Malarhorn. Rettelse til

„E. f. S.“ Nr. 18/409, pkt. II.

Den røde Lysvinkel Nr. 5 i *Malarhorn* Fyr er synlig i Pejlinger fra c. 15° til c. 98° c. 65° 41' (17") N. 21° 26' (20") W.

(Kort Nr. 217 og 254. Islandske Lods Side 108 og 111. Fyr-Port. Nr. 636 B.)

1079. Portugisisk W.-Afrika. Lobito Bugt. Belysning.

(^cNotice to Mariners" Nr. 680. London 1915.)

1. Paa Yderenden af *Lobito* Pynt brænder et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 2 Sm. 12° 18' 30" S. 13° 36' 00" E. (*eng.* Kort Nr. 627.)

2. Et Lynfyr, som viser 4 Lyn hver 21 1/2 s., 3 hvide Lyn efterfulgt af 1 rødt Lyn, staar paa Kysten E. for *Lobito* Pynt, c. 1,15 Sm 89° (mislv. E. t. S. 1/2 S.) fra Fyret paa *Lobito* Pynt. Flammens Højde: 107 m. Synsvidde: 18 Sm.

3. Lystønden, som viste rødt, fast Lys, og som laa tæt S. for *Lobito* Pynt, er inddraget.

4. Sort Lystønde Nr. 1, som viser grønt, fast Lys, ligger paa SE.-Siden af det dybe Vand, 0,4 Sm 124° (mislv. SE. 5/8 S.) fra Fyret paa *Lobito* Pynt.

5. Sort Lystønde Nr. 2, som viser grønt, fast Lys, ligger paa SE.-Siden af det dybe Vand 1,27 Sm 201° (mislv. SW. 1/2 S.) fra Fyret paa Yderenden af *Lobito* Pynt. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/29. København 1915.)

1080. Nova Scotia. Peggy Point. Fyr forandret.

(^cNotice to Mariners" Nr. 79/269. Ottawa 1915.)

Peggy Point Fyr er forandret til et hvidt Fyr med To-Formørkelser hver 30 s., Lys 18 s., Mørke 3 s., Lys 6 s., Mørke 3 s., Flammens Højde: 20 m. Synsvidde: 13 Sm. Hvidt Taarn, c. 18 m W. for det gamle Taarn. 44° 29' 30" N. 63° 55' 00" W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1081. Italien S.-Kyst. Taranto. Havn lukket.

(^cAvvisi ai Naviganti" Nr. 218/421. Genova 1915.)

Taranto Havn er lukket for Handelsskibe. De Skibe, som ønsker at anløbe *Taranto*, maa ansøge Departementets Overkommando (*Comando in Capo di Dipartimento*) om Tilladelse dertil gennem Afgangsstedets Myndigheder. *Taranto*: c. 40° 27' N. 17° 13' E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

1082. England. Advarsel ved Besøring af britiske Havne. Rettelse til „E. f. S.“ Nr. 20/604 for 1915.

(^cNotice to Mariners" Nr. 700. London 1915.)

I „E. f. S.“ Nr. 20/504 for 1915, Afdl. III., Havne og Lokalteter, som foranævnte Efterretning refererer til i *United Kingdom*, tilføjes: *Sunderland*.

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 anført 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:

Tillæg til Kort Nr. 210 (Sundet). Et midlertidigt Kort over det midlertidigt afmærkede Løb S. for *Falsterbo* (jvnr. „E. f. S.“ Nr. 39/1020). Kortet følger som Tillæg til *Maanedsudgaven* af „E. f. S.“ for August Maaned d. A. Indehavere af Kort Nr. 210 og Kort Nr. 256 kan faa et enkelt Eksemplar af det midlertidige Kort gratis udleveret ved Henvendelse paa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

1070. Sverrig. Falsterbo. Oplysning vedrørende Afmærkning, Vandstand og Fyrskib.

(^cUnderrøttelser för sjöfarande" Nr. 33/596, 597 og 598. Stockholm 1915.)

5 m Løbet (ved Middelvandstand) inden for 3 Semilegrænsen S. for *Falsterbo* er nu midlertidig afmærket som angivet i „E. f. S.“ Nr. 39/1020 alle de nævnte Koste er opadvendte.

Fra Issignalstationen ved *Falsterbo* Fyr gives indtil videre — saalænge der ikke er Brug for Issignaler — Signaler for Vandstanden ved *Skånör* Havn.

1 Ballon paa Mastetoppen betyder Middelvandstand.

1 Ballon — 0,2 m under Middelvandstand.

2 Balloner — 0,4 m —

3 — — 0,6 m —

1 opadvendt Kegle — over 0,6 m under Middelvandstand.

Hejst under den NE.-lige Raanok betyder:

1 Ballon — 0,2 m over Middelvandstand.

2 Balloner — 0,4 m —

3 — — 0,6 m —

1 opadvendt Kegle — over 0,6 m over Middelvandstand.

Vandstandssignalerne vises kun om Dagen og reguleres som Regel hver anden Time.

Fyrskibet *Falsterbo* Nr. 8 er flyttet til *Trällebö* Havn som Stationsskib for Lodser fra *Öresunds södra* Lodsstation. Skibe, kommende E. fra, kan faa Lods, der lodser gennem det ny Farvand, fra *Trällebö*, og N. fra kommende Skibe fra Lodsstationerne: *Öresunds norra*, *Malmö* eller *Öresunds södra*. Lodsafgifterne beregnes efter Taksten for Distancelodsning.

Falsterbo Fyr: 55° 23' 00" N. 12° 49' 02" E.

(Kort Nr. 210 og 256.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/1020. København 1915.)

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

1071. Sverrig. Sundet. Bredgrund. Fyr atter tændt.
(⁹Underrettelser for søfarende" Nr. 33 Side 224. Stockholm 1915.)
Bredgrund Fyr er for Tiden atter tændt. 55° 28' 04" N. 12° 49' 15" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 29/580. København 1915.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1072. Sverrig. Skagerrak. Kråkfjorden. Ekerø. Fyr forandret.
(⁹Underrettelser for søfarende" Nr. 33/601. Stockholm 1915.)
Ekerø Fyr er forandret til at vise Ek-Lyn hver 3 s. Lysvinklerne er uforandrede. 58° 03' 40" N. 11° 29' 17" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 29/715. København 1915.)

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

1073. Norge. Fyr forandrede og Fyr tændte.
(⁹Bejtgendtgørelse fra Fyrdirektøren" Nr. 6. Kristiania 1915.)
 A. Følgende Fyr er forandrede.
 I. I *Bornøkladden* Fyr er den hvide Lysvinkel Nr. 4, der var synlig i Pejlinger fra 145° til 158°, gjort mindre, saaledes at Lysvinkel nu kun er synlig i Pejlinger fra 147° fri E. om Grunden fra *Brosmerstjørnene*, til 152°, fri W. om Grunden fra *Dagholmskjæret*. I øvrigt lyser Fyret som før. 69° 01' 25" N. 16° 29' 00" E.
 II. *Duerberg* Fyr er nu forandret saaledes, at Lyset er rødt i Pejlinger fra 218° til 267°, hvidt i Pejlinger fra 267°, fri S. om *Mebaen*, til 283°, fri N. om *Østerbaen* og *Myrflæsen*; grønt i Pejlinger fra 283° til 302°. I øvrigt er Fyret uforandret. 69° 06' 20" N. 15° 58' 35" E.
 B. Følgende ny Fyr er tændte.

- I. *Maarnesskagen* Fyr, *Salten*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formørkelser. Lyset er:
 1. grønt i Pejlinger fra 21°, midt i nordre Indløb til *Hustadsund*, til 27° fri W. om *Kjærringholmen*;
 2. hvidt i — 27° til 30°, fri E. om *Lamgholmen*;
 3. rødt i — 30° - 52°, midt i Sundet ved *Risøen*;
 4. grønt i — 52° - 112°, fri N. om *Arne*;
 5. hvidt i — 112° - 132°, fri S. om *Voksøen* og *Elløvsfjær*;
 6. rødt i — 132° - 190°, fri E. om *Einarsholmen*;
 7. hvidt i — 190° - 222°, fri W. om *Koornæ*;
 8. grønt i — 222° - 242°, fri N. om *Bullersholmskallen*.
 Flammens Højde: 17 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa *Stenvarde*. Brændetid: 1ste August—30te April. 67° 09' 45" N. 14° 04' 20" E.

- II. *Helgestønes* Fyr, *Romsdalsfjord*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelser. Lyset er:
 1. hvidt i Pejlinger fra 112°, fri N. om *Skællholmen* og kløs i Land ved *Lands-hammeren*, til 127°, fri S. om *Sekken*;
 2. rødt i — 127° til 195°, fri E. om *Sekken*;
 3. hvidt i — 195° - 212°, fri W. om *Okseneset*;
 4. grønt i — 212° - 309°, fri S. om *Vindneset*;
 5. hvidt i — 309° - 328°, fri E. om *Søbøneset*;
 6. rødt i — 328° - 336°, fri E. om *Havnens*.
 Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrhus. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 62° 36' 25" N. 7° 22' 05" E.

- III. *Storesundet* Fyr, *Bud*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formørkelser. Lyset er:
 1. rødt i Pejlinger fra 107°, fri N. om *Søregflæne*, til 155°, fri E. om *Furmen*;
 2. hvidt i — 155° til 164°, fri W. om *Terningen* (*Borgersveet* Grund, 17 m, ligger i denne Lysvinkel);
 3. grønt i — 164° - 325°, fri W. om *Indre Harø*;
 4. hvidt i — 325° - 352°, fri E. om *Svanstolmen*.
 Flammens Højde: 12 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4½ for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa *Stativ*. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 62° 54' 30" N. 6° 53' 45" E.

- IV. *Marøen* Fyr, *Harø*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formørkelser. Lyset er:
 1. grønt i Pejlinger fra 331°, W.-Kanten af *Stolønnen*, til 352°, netop fri E. om *Akselønnen*;
 2. rødt i — 352° til 82° fri N. om *Fløen*;
 3. hvidt i — 82° - 84°, fri S. om *Gaasen*;
 4. grønt i — 84° - 93°, fri N. om *Storskallen*;
 5. hvidt i — 93° - 97°, fri S. om *Estervald*;
 6. rødt i — 97° - 110°; fri E. om *Skeopen*;
 7. grønt i — 110° - 137°; fri W. om *Nordbaen*;
 8. hvidt i — 137° - 139°; fri W. om *Nordbaen*;
 9. rødt i — 139° - 184°, fri E. om *Gronær*;
 10. hvidt i — 184° - 187°, fri W. om *Gronærbaerne*;
 11. grønt i — 187° - 218°.
 Flammens Højde: 28 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa *Underbygning*. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 62° 45' 50" N. 6° 24' 50" E.
(Kort Nr. 179.)

1074. Holland. *Zuidrozeo*. Urk. Fyr midlertidig forandret.
(⁹Bericht aan Zeevarenden" Nr. 135/1244. ⁹Gronvenlage 1915.)
Urk hvide Blinkfyr er forandret til at vise hvidt, fast Lys indtil videre. 52° 39',5 N. 5° 35',5 E.
(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 29/928. København 1915.)

1075. England. *Sunderland*. *Undersøgelses-Ankerplads*.
(⁹Notice to Mariners" Nr. 639. London 1915.)
Undersøgelses-Ankerpladsen ved *Sunderland* ligger inden for et Kvadrant, hvis Side er ½ Sm. Grænserne er: a) Mod S y d. En Linie trukket 0,5 Sm i Retning 74° (mislv. E.) fra et Punkt, som ligger 440 m 14° (mislv. NE. t. N. 3/8 N.) fra *Roker Pier* Fyr. b) Mod Ø s t. En Linie trukket 0,5 Sm i Retning 344° (mislv. N.) fra E.-Enden af den under a nævnte Linie. c) Mod N ord. En Linie trukket 0,5 Sm i Retning 254° (mislv. W.) fra N.-Enden af den under b nævnte Linie. d) Mod V e s t. En Linie, der forbinder W.-Enderne af de under a og c nævnte Linier. *Roker Pier* Fyr: 54° 55¼' N. 1° 21' W.

1076. England. *Tyne*. *Signalers Vising forandret*.
(⁹Notice to Mariners" Nr. 631. London 1915.)
 Signalerne for at Bomsparringen er åaben for Trafikken vises ikke længere ved *Dunstan Staithes* og *Tyne Dock West Drumm Head*, saaledes at Signalet nu kun vises for udgaende Slibe ved *Ballast Hill*. Skibe kan paa *The Staith Master's office* ved *Dunstan* og paa *The Dock Master's office* ved *Tyne* Dokkene faa Telefonoplysning fra *H. M. S. Satchell*, om de kan gaa ned ad Floden.
Tyne Floden: c. 55° 01' N. 1° 25' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 24/627. København 1915.)

Uddrag af Notices to Mariners.

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

No. 668. China, East Coast—Gulf of Pechili. Ching wang tao road—Obstruction reported. Position (approximate). — At a distance of 3 cables and 10 yards 264° (S. 89° W. Magr.) from the fixed red light on the outer end of the breakwater. Lat. 39° 54' N., long. 119° 36½' E. Description. A submerged obstruction. Note. The position on the chart is to be surrounded by a danger line, and marked «posn. approx.» Variation. 5° W. (Notice No. 668 of 1915, dated 3rd August.)

Charts affected. No. 2357, Ching wang tao road. No. 3378, Rocky point to Temple head. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 510.

No. 673. China Sea—Paracel Islands. North reef—Reported to lie further north-westward than charted. Position on charts. Western extreme, lat. 17° 02½' N., long. 111° 29' E. Details. North reef, the north-western danger of the Paracels, is reported to lie 5½ miles further to the north-westward than charted, and a note to this effect, with date »(1915)«, is to be placed on the charts against this reef. (Notice No. 673 of 1915, dated 5th August.)

Charts affected. No. 94, Paracel islands. No. 2661 a, China sea, northern portion. western sheet. Publication. China Sea Pilot, Vol. III., 1912, page 112.

No. 684. Borneo, West Coast. Padang Tikar river—Light-buoys withdrawn. (a) Position. At the entrance to Padang Tikar river. Lat. 0° 38¾' S., long. 109° 03' E. Description. A Light-buoy, painted in red and black horizontal bands, exhibiting an occulting white light. (b) Position. At the entrance to the Little Kubu river. Lat. 0° 36½' S., long. 109° 15¾' E. Description. A Light-buoy, painted black, exhibiting an occulting white light. (Notice No. 684 of 1915, dated 10th August.)

Charts affected. No. 3721, Masa Tigar island to Pontianak. No. 2160, Carimata strait. Publications. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 578; Revised Supplement, 1913, China Sea Pilot, Vol. II. (in press), page 235.

No. 687. China Sea—Formosa, East Coast. Sansendai (Black rock)—Light established. Position. Lat. 23° 07' 30" N., long. 121° 24' 30" E., on chart No. 1968. Abridged description. Lt. Gp. Fl. (2), cv. 8 sec., 192 ft., vis. 19 m. (U). Details: Character. A group flashing white light showing two flashes every eight seconds, thus:

— 2 flashes, —
— 3 secs.

Elevation. 192 feet. Visibility. 19 miles. Power. 800 candles. Structure. White octagonal concrete tower, 8 feet in height to centre of lantern. Remarks. The light is unwatched. Note. The name »Sansendai« is to be inserted on the charts against this rock, which is 239 feet high. (Notice No. 687 of 1915, dated 12th August.)

Charts affected. No. 1968, Formosa island and strait. No. 2661 b, China sea, northern portion, eastern sheet. No. 1262, Hongkong to Gulf of Liou-tung. No. 1263, China sea. No. 781, Pacific ocean, north-west sheet. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 1847 a, China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 201.

revieja/Kalcutta. Oljekager Marseille/Loith eller Dundee c. 21/. Ertz Bilbao 10/6 Middlesbro eller Stockton (3,300).

Nordamerika. Props fra Quebec 165/ Glasgow (1,000 Favne), September. Tungt Korn Northern Range 9/3 Rotterdam, 10/ à 10/3 Vestitalien, 10/3 à 10/6 Danmark, 11/ à 11/6 Østsvrig, September—Oktober, 11/6 fra Golfen til Vestitalien. Kul Virginia eller Baltimore 39/6 Vestitalien, 40/ Aleksandria, 34/ à 34/6 River Plate, 42/6 Rio Grande do Sul, 45/ Vestsverig. Oljekager fra Savannah 60/ à 62/6 paa Netto Charter til Danmark, 2/6 mere fra Golfen, Oktober. Fra Stillehavet (San Francisco eller Portland Or.) 92/6 à 93/9 U. K., 97/6 à 98/9 Middelhavet, 15. September—15. Oktober.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Gransen 65/ à 67/6 U. K., 70/ Rotterdam, c. 80/ Skandinavien, September—Oktober. Fra Buenos Aires eller La Plala 61/3 à 62/6 U. K., Oktober. Rosario 67/6 U. K., prompt. Fra Nitrat Havnene i Chili 82/6 Middelhavet (7,500), September.

Østersøen og Hvidehavet. For D. B. B. Fres. 180 Haparanda/Boulogne, 87/6 Haparanda/Hull, 100/ Sundvall/Bristol, 85/ Skellefteå/Hull, 95/ Sundvall/ London, Fres. 230 (Dækslast 2/3, Fragt) Haparanda og Skellefteå/Barcelona. Props 105/ Goteborg/Englands Østkyst. Tor Træmasse 30/ Hernösand/Grimsby, 23/ for vaad Træmasse. Fra Archangel D. B. 1/3 Boards 165/ til London, 180/ Bristol, Fres. 200 Rouen, 42/6 pr. Load Sveller til Immingham.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth c. 13/ Danmark for c. 1,500—2,000 Tons Baade, c. 14/ Østsvrig, 15/ Rouen, 17/ Bordeaux, 17/6 Gibraltar, 24/ Catania (2,000), 17/9 Las Palmas. Fra Cardiff eller Newport Fres. 22—23 Bordeaux eller Nantes, 17/6 à 18/ Lissabon, Fres. 32 Marseille, 26 Algier, 24/6 Genua eller Savona, 22/6 River Plate.

Skrevet den 25. August 1915.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe er Markedet hovedsagelig uforandret. Fra Stettin søges stadig Tonnage for Kul til Sverig. Wismar har enkelte Stensalt-Laster til ikke særlig høje Rater, og Lübeck er vedblivende aaben for Skibe; der sluttedes atter derfra Koks til Kristiania 12 Kr., Glaubersalt til Porsgrund 8½ Kr. samt omkring 5 Kr. til Danmark. Norge er stadig illov, og heller ikke Sverig viser sig for Tiden videre livlig; bl. a. noterer Karlshamn ikke flere Sten til Stettin. Trælaster synes i den sidste Tid at være noget fastere. Sundhavnene noterer af Lervarer nærmest til Norge, enkelte Laster til Danmark og næsten intet til Tyskland. Med Hensyn til Danmark sluttes fra Provinserne en Del Sukker til Kjøbenhavn; iøvrigt er det stille. Cement fra Mariager udbydes ret livligt, hvorimod Aalborg er noget mere tilbageholden. Fra Bornholm placeres ikke faa Skibe for Sten til Kjøbenhavn samt til Provinserne, ligesom der til Norge er opnaaet ret gode Rater. Kjøbenhavn, hvor der i Øjeblikket er mange Skibe, sluttede Bomuldsfrøkager til Ronne 18 Øre. Kjerteminde 17 Øre. Byg i Sække til Svendborg, Aarhus, Aalborg 4 Kr., Randers 4¼ Kr., Hobro 5 Kr., samt Majs til Bandholm 12½ Øre. Stubbekøbing 12 Øre, Holbæk 13 Øre. Østbornholm 16 Øre, samt Hvede til Odense 14 Øre. Udsigterne i denne Uge er ikke saa gode, derimod ventes i næste Uge atter nogle Importdampere.

Nybygninger, Køb og Salg.

Grosserer G. Willemoes, Esbjerg, har købt Dampskibet »Sandhilt« af Kjøbenhavn, et ældre Skib af c. 1,300 Tons Bæreevne, der skal benyttes til Kul fart.

AALBORG & A. BRØNDUM & SØNS AKVAVITTER.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Hirtshals 20./8. — Amalienborg ank. Blyth 16./8. — Brattingsborg afg. Manchester 10./8. — Borglum afg. Blyth 21./8. — Dansborg ank. New York 20./8. — Elsborg ank. Kastrup 18./8. — Flynderborg afg. Fineidet 19./8. — Guldborg ank. Huelva 15./8. — Gurre pass. Dungeness 7./8. — Hammorshus ank. Rio Grande de Sul 21./8. — Hurildsborg ank. Kjøbenhavn 16./8. — Jelling ank. Baltimore 19./8. — Jømsborg afg. Norfolk Va. 8./8. — Jungshoved ank. Higueraeh 17./8. — Jegersborg ank. Aarhus 22./8. — Kallundborg afg. Kjøbenhavn 19./8. — Kalo afg. Manchester 13./8. — Klampenborg ank. Sunderland 15./8. — Kronborg pass. Colon 15./8. — Lejre ank. Aalborg 11./8. — Næsby pass. Hirtshals 21./8. — Randselshorg afg. Sousse 10./8. — Roseborg afg. Tyne 19./8. — Silkeborg pass. Oldhead Kinsal 16./8. — Skanderborg afg. Montreal 4./8. — Skodsborg ank. Manchester 6./8. — Spigerborg afg. Kjøbenhavn 21./8. — Stegelborg afg. Liverpool 21./8. — Stjerneborg afg. Barcelona 21./8. — Tuborg pass. Dungeness 13./8. — Taarborg ank. Kjøbenhavn 23./8. — Ulfshorg afg. Aarhus 16./8. — Uranienborg afg. Huelva 19./8. — Ørkild afg. Habana 22./8.

Vesterhavet. Olga, Christensen, ank. Rochester 23./8. — Nordsoen, Nielsen, pass. Dungeness 23./8. for London. — Thyra, Nielsen, afg. Huelva 21./8. til Middlesbro. — Ulla, Hansen, afg. Grimby 21./8. til Roune. — Rigmor, Udall, pass. Dunnet Head 21./8. for Palma. — Yrsa, Granstrup, pass. Helsingør 23./8. for Stockholm. — Gerda, Iversen, afg. Kjøbenhavn 22./8. til Gelle. — Valborg, Jepsen, ank. Kjøbenhavn 22./8. — Johanne, Mikkelson, afg. Skellefteå 21./8. til Cadix. — Ellen, Hansen, ank. Valencia 21./8. — Stella, Schiff, afg. Ardrossan 21./8. til Malaga. — Norma, Madsen, afg. Ardrossan 21./8. til Lissabon. — Anna, Jessen, ank. Sundsvall 21./8. — Nancy, Pedersen, pass. Helsingør 21./8. til Portsmouth. — Dagmar, Sørensen, afg. Barcelona 20./8. til Svendborg. — Polly, Mathiasen, ank. Tarragona 20./8. — Hebe, Gregersen, pass. Hamsthelm 20./8. for Dover. — Laura, Thøgersen, ank. Sevilla 18./8. — Karla, Brinch, afg. Huelva 18./8. til Burghead. — Nexos, Johansen, afg. Ardrossan 17./8. til Alicante. — Nora, Jensen, afg. Eshjerg 18./8. til Hull. — Bertha, Degn, ank. Liverpool 16./8. — Cito, Toft, ank. Sunderland 13./8. — Marie, Nielsen, ank. Valencia 12./8. — Inger, Skou, afg. Ardrossan 11./8. til Alicante.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, afg. New York 7./8. — Johan Siem, Tannebek, afg. Baltimore 7./8. — Harald Klitgaard, Nielsen, afg. Aalborg 20./8. — Russ, Petersen, afg. Helsingør 11./8. — Vladimir Sawin, Wittenkann, ank. Cork 21./8. — Excellence Pleske, Boutrup, afg. Sunderland 21./8. — Mikhail Outchoukoff, Nielsen, afg. Rosario 23./7. — Generalkonsul Pullisen, Folkenberg, afg. Newcastle 18./8. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Rosario 23./8. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Miramichi 20./8. — Newa, Dahl, afg. Ardrossan 6./8. — Freja, Harboe, afg. Las Palmas 20./8. — Rota, Christensen, afg. Cape Breton 23./8.

Det ostasiatiske Kompagni. Annam afg. Vladivostok 15./8. udg. — Arabien pass. Perim 23./8. udg. — Indien ank. San Francisco 18./8. udg. — Falstria ank. Nicolaievsk 25./7. udg. — Magdala afg. Kirkwall 17./8. udg. — Panama afg. Tarakan 8./8. hjemg. — Bandon ank. Suez 23./8. hjemg. — Chumpon pass. Perim 19./8. hjemg. — Fionia ank. Kristiania 23./8. udg.

Pangan pass. Sagers 17./8. udg. — Transvaal afg. Batavia 9./8. hjemg. — Bintang ank. Seattle 19./8. hjemg. — Jullandia ank. Kjøbenhavn 18./8. — Rhodesia afg. Buenos Aires 15./8. hjemg. — Selandia afg. Taleahuano 19./8. hjemg. — Tranquebar afg. Coronel 17./8. hjemg. — Australien afg. Göteborg 24./8. udg. — Kina ank. Colombo 22./8. udg. — Natal afg. Mojillones 20./8. hjemg. — Siam ank. Sydney 23./8. udg. — Tongking pass. Saabang 21./8. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Sabang 10./8. hjemg.

Skandia. Redfaxe, Petersen, ank. Kjøbenhavn 23./8. — Gulfaxe, Petersen, afg. Stugsund 16./8. til Zaandam. — Skinfaxe, Weichardt, afg. Kjøbenhavn 23./8. til Haparanda. — Rimfaxe, Petersen, afg. Randers 20./8. til Dunston.

Heimdal. Helga, Vaaben Hanson, afg. Mouze 21./8. — Elna, Christensen, afg. Bona 21./8. — Therese, Pedersen, afg. Tynen 14./8. — Harriet, Larsen, afg. St. Nazaire 23./8. — Dagny, Thorkildsen, ank. Port Talbot 20./8. — Simone, Olesen, afg. Penarth 19./8. — Jeanne, Olsen, afg. Tynen 13./8. — Vera, Rise, ank. Hayshan 22./8. — Daisy, Kolster, afg. Palamos 14./8. — Anine, Leth, afg. Seaham 19./8.

Dania. Marv, Clausen, afg. Rouen 21./8. til Tynen. — Flora, Lorentzen, pass. Skagen 24./8. for Bilbao. — Nelly, Clausen, ank.

Sunderland 22./8. — Lilly, Bang, ank. Granton 22./8. — Alexy, Duhn, pass. Helsingør 19./8. for Gijon. — Dagny, Sørensen, ank. Gijon 23./8.

Thura. H. A. Hansen, Andreassen, ank. Granton 16./8. — Potrine Hansen, Hansen, ank. Aarhus 21./8.

Brix Hansen & Co. John, Mathieson, ank. Blyth 21./8. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Hull 17./8. — Nordpol, Nielsen, ank. Hartlepool 16./8. — Fanny, Nielsen, ank. Quinstown 30./6. — Hillerød, Ankensen, ank. Fowey 14./8.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn. Hans Jensen ank. Leith 17./8. — Rolf ank. Bandholm 19./8. — Dausted afg. Leith 21./8.

Orion. Sirius afg. Aalborg 24./8. til Vejle. — Orion ank. Kolding 24./8.

Ero. Erindring, Nielsen, ank. Aarhus 18./8. — Emanuel, Svane, ank. Horsens 22./8.

Sejlskibe.

Svendborg. Olga, Rasmussen, ank. Reykjavik 16./8. — London, Andersen, ank. Granton 17./8. — Alma, Hansen, ank. Wemyss 17./8. — Activ, Petersen, ank. Dysart 17./8. — Doris, Boye, ank. Assens 18./8. — Otto, Klug, ank. Granton 16./8. — Emanuel, Larsen, ank. Leith 16./8. — Røssing, Larsen, ank. Leith 16./8. — Venus, Hansen, ank. Leith 16./8. — Mercur, Lund, ank. Fleetwood 16./8. — Fylla, Hansen, ank. Newcastle 17./8. — Roma, Jensen, ank. Reykjavik 18./8. — I. Kofod, Hansen, ank. Gaspe 18./8. — Britannia, Rasmussen, ank. Granton 17./8. — Standard, Rasmussen, afg. Chatham 19./8. — Lauritz, Carlsen, pass. Hirtshals 19./8. — Delos, Andersen, ank. Preston 18./8. — Willemoes, Eriksen, ank. Leith 19./8. — Alfrede, Clausen, ank. Granton 19./8. — Sophie, Hansen, ank. Teignmouth 20./8. — Hejmdal, Rasmussen, ank. Aarhus 21./8. — Zampa, Wulff, ank. Akurevri 20./8. — Constance, Hansen, ank. Halmstad 23./8. — Fulvia, Petersen, ank. Halmstad 23./8. — Galathea, Jensen, ank. Leith 22./8. — Erhardt, Larsen, afg. Chatham 20./8. — Criterion, Nielsen, ank. Runne 22./8. — Capella, Hansen, ank. Kjøbenhavn 23./8. — Lauritz, Carlsen, ank. Rudkjøbing 23./8. — Libra, Hansen, ank. Wemyss 21./8. — Flora, Sørensen, ank. Fowey 21./8. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Tønsberg 22./8. — Phoenix, Jørgensen, ank. Faaborg 23./8.

Ero. Johan, Boye, ank. Haver 14./8. — Svane, Christensen, afg. Brest 15./8. til Trøen. — Yrsa, Hansen, afg. Ramsey 16./8. til Runcorn. — Alf ank. Swinemünde 16./8. — Guldborg, Christensen, ank. Kalundborg 17./8. — Christiane, Petersen, ank. Kalundborg 17./8. — Ami, Albertsen, ank. Leith 16./8. — Minde, Rasmussen, ank. Skien 16./8. — Star, Albertsen, ank. Fogo (N. F.) 16./8. — Phoenix, Christensen, ank. Leith 16./8. — De tvende Brodre ank. Leith 16./8. — Bertha, Madsen, ank. Svendborg 17./8. — Doris, Boye, ank. Assens 17./8. — Skiruer, Rasmussen, afg. Whitehaven 17./8. til Dalhousi. — Maagen, Mortensen, ank. Leith 17./8. — Ero, Christensen, ank. Ballina 17./8. — Freya, Albertsen, ank. Chatham 18./8. — Salus ank. Dalhousi 17./8. — Bertha, Krull, ank. Coleraite 17./8. — Yrsa, Hansen, ank. Runcorn 17./8. — Mette, Raahauge, ank. Trangisvaag 15./8. — H. C. Grube, Svane, ank. Newcastle 19./8. — Rolf afg. Chatham 19./8. til Sligo. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Kjøbenhavn 20./8. — Theodor, Andersen, ank. Kjøbenhavn 20./8. — Argus, Jensen, ank. Preston 18./8. — Merkur, Christensen, ank. Irvine 18./8. — Svane, Rosenbeck, ank. Thorshavn 19./8. — Pampa, Svendsen, ank. Lysekil 20./8. — Nautia ank. Fleetwood 20./8. — Mars, Kølster, ank. Leith 21./8. — Ellen, Benzon, er ank. Flekkefjord. — Marthing, Friis, ank. Brest 20./8. — Proven, Christensen, ank. Bilbao 20./8. — Debora, Rasmussen, afg. West Wemyss 21./8. — Kodan, Hansen, ank. Dieppe 21./8. — I. A. Kromann, Christensen, afg. Londonderry 20./8. til Fleetwood. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Frederikshald 23./8. — Frem, Christoffersen, ank. Randers 21./8. — Henry, Jensen, ank. Hull 21./8. — Gertrud, Christensen, ank. Bridport 23./8. — Danmark, Andersen, ank. Teignmouth 21./8. — Niels, Rasmussen, ank. Fleetwood 21./8. — Maren, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 23./8. — Nathalia ank. Portrieux 21./8. — Pampa, Thorsteinson, ank. Tønsberg 21./8. — Iris, Steermann, ank. Leith 21./8. — Christiane, Petersen, ank. Kjøbenhavn 23./8. — Svip, Jensen, ank. Kjøbenhavn 23./8. — Ero, Friis, ank. Rudkjøbing 23./8. — Apollo, Albertsen, ank. Sandefjord 23./8. — Tyroxyri, Watson, ank. Thorshavn 22./8. — Vesta, Andersen, ank. Halmstad 23./8.

Nordby-Fano. Havilla, Pedersen, afg. Cardiff 7./8. til Kanada.

Sonderho-Fano. Martha, Fisker, afg. Kamda 1./8. til Liverpool. — Elisabetha, Fischer, afg. Rio Grande 19./8. til Liverpool.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 26. August 1915. — Føllesrepræsentation for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1914. (Fortsat.) — Soforklaring. — Engelsk Soretsdom. — Fragtmarkedet. — Nybygninger. Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns officielle Borskurs.

Mæglerfuldmægtig.

Ung Mand, 25 Aar gl., militærtri, for Tiden ansat i større Provins-Mæglerforretning, søger Plads straks eller senere i en større Skibsmæglerforretning eller paa Skibshederkontor. Gode Anbefalinger have. Reflektanter bedes indlægge Billet, mrkt. „233“, paa dette Blads Kontor.

Skibsfører.

En ældre, praktisk, erfaren Skibsfører saavel i Nord- og Østerø som oversøisk Fart søger Plads paa et større Dampskib. Billet mrkt. „Skibsfører“ bedes indlagt paa Søfartstidendes Kontor.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnstrøen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Præmier.
Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.
Telefon 7262.

Brix-Hansen & Co.

København.
Dampskibsbefragtning.
Tlg. Adr.: 3224.
Tonnage. Telefon: 3244.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjerbecks Eftf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonvæk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.
J. Bindslev, Vesteraagade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

Hill-Madsen^o

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.



OLSKIND

Bedste Olietøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faas overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S

AFOL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS
BAGE
OVNE

KABYS KOMFURER
I ALLE STØRRELSER



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

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. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

16. Holmens Kanal.

Privat o.

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 i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

Kristiansgade 7

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 Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

Holbergsgade 1, 1. Sal.

COPENHAGEN

42

Fjerde Søforsikrings-selskab lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefoner:

Holmens Kanal 24.

„Fourthcomp.“

Central 256 og 10756



NORSKE LLOYD

Kristiania

Sø-, Vare-, Breakdown-

og Ansvarsforsikring.

Genforsikrings-Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 6 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

Telegr.-Adr.: „REASSURANCE“

Forsikringsaktieselskabet „National“

København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige, faste Præmier

Hovedkontor: Nørrevoldgade 15

Telefon 7565.

Telegram-Adr.: „Nation“.

H. P. HAGELBERG.

Konsulent i Skibs- og Søfartssager. — Havarient. Sæ-Assurance-Expert.

Assistance tilbydes i Strandings- og Havaritilfælde, samt ved Soforklaringer etc. Endvidere ved Kontrahering, Vurdering, Køb og Salg af Skibe. Tilsyn føres med Skibe under Nybygning og Reparationer.

Hjæl:

Telegram-Adresse:

13, Nordre Frihavns-gade,
København.

HERGHAGEL, KØBENHAVN.

Telefon Øbro 3106 x.

Stavanger Preserving Co.

Stavanger.

Hermetik til Skibsbrug

faas hos

Skibsprovianteringshandlerne

— over hele Verden. —

Kjøbenhavns
uofficielle Børskurs d. 25. Aug. 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		175 ¹ / ₄	175 ¹ / ₂
Danmark		177 ¹ / ₂	178
Norden		185 ¹ / ₂	186
Carl		217 ³ / ₄	218 ¹ / ₂
Dannebrog		262 ¹ / ₂	263 ¹ / ₂
Skjold		182 ¹ / ₂	182 ³ / ₄
Urania		—	—
Dampsk. af 1896		223	223 ¹ / ₂
Højmdal		216 ³ / ₄	217
Gorm		225 ¹ / ₂	226
Neptun		224 ¹ / ₂	225
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		133	133 ¹ / ₄
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ³ / ₈ % Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₈ % uops. Stats		—	—
3 ¹ / ₈ % Husejer Kreditk. 1. Afd. 1. S.		—	—
3 ¹ / ₈ % Kbhvn. Kreditf.		—	—
4 ³ / ₈ % — — 2. Serie		—	—
4 ³ / ₈ % — — 1.		—	—
4 ³ / ₈ % Østift. Kreditf.		84 ¹ / ₂	86 ¹ / ₂
4 ³ / ₈ % — — 7.		84 ¹ / ₂	86 ¹ / ₂
3 ¹ / ₈ % — — 6.		—	—
3 ¹ / ₈ % Landkreditk.		—	—
Aktier.			
Nationalbank		150	150 ¹ / ₂
Privatbank		110 ¹ / ₂	110 ³ / ₄
Landmandsbank		130 ³ / ₄	131
Handelsbank		144 ¹ / ₂	145 ¹ / ₂
Kbhvn.s Laane- og Diskontobank		96	96 ¹ / ₄
Sukkerfabr.		270 ¹ / ₄	270 ¹ / ₂
Burm. & Wain		120	120 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier		158 ¹ / ₄	158 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.		—	—

Vekeelkurser d. 25. August 1915.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	78.70	
London	18.20	
Paris	67.00	
Amsterdam	157.00	
Wien	59.00	

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

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

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.
Bundfarver

for Træ- og Jærnskibe.
Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.

Største en gros Lager af

Tr. Rør, Fittings - Kedelrør - Armaturer



Anvend kun vor fortrinlige, sugedygtige

— PUDSETVIST „AH“ —

i meget haandterlige Baller à 50 kilo

Sanitetsartikler, Væg- og Gulvfliser,

Bygningsstøbegods

OHLSEN & AHLMANN A/S

KØBENHAVN

Telegr.-Adresse: »OHLSEN«

Egen Telefoncentral 7890

Skibs-

Provieringshandlere.

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. 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.) Telef. 206.

Århus. Sophus E. Johnsen. Tlf. 2859 & 2879. Tlgr.-Adr.: Sejus. Breve til min Adresse leveres straks ved Skibs Ankomst. Motorbaad til Rheden.



BRASSO
FLYDENDE
METAL
PUDSE-EXTRAKT.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.
Natsignaliseringslamper.

N. W. PESCHARDT

VEJLE

anbefaler sin Skibshandel

Forlang Olletøj fra

Jydsk Olietøjsfabrik

Telefon 1430 Randers Telefon 1430

R. Schou & Co.

Skibsproviantering

FREDERIKSHAVN

Telegr.-Adr.: „Schou“

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Støvedor.

Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

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. 7898.
Nat-Telefon i Havaritilfælde 7900.

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

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

Dam & Svensson, Skeppsmæklere,
Telegr.: **DAMSON.** **Oskarshamn.** Telegr.: **DAMSON**

P. Jørgensen & Co., Korsør.

Telegramadr.: „Jørgensen“.

— **Skibsmæglere.** —

Telefon 6 & 16.

Statstelefon 11.

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

Jens Philipsen
Statsaut. Forhyring
Havnen 13. Telefon 732.
Horsens.

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872)
anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klassees
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

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

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

H. P. NIELSEN
Skibshandler
ESBJERG

J. C. Jensen og R. B. Christiansen
Sagfører Overretssagfører
sp. Søgager
St. Voldgade 10, Randers
Telefon Nr. 47

Overretssagfører
E. Moltzen
Odense
Retssager (sp. Sø- og Handelssager)
og Handelsinkassation.

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

LANDMANDSBANKEN

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

Frederikshavns Værit og Flydedok ^{1/2}

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 **VÆRTTET FRH.** —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

Husk
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPIRING
Kjøbenhavn.
Stort Lager af færdigzyede Klædninger.

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.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at Statens autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllgade Nr. 26, ved Havnen.



Forlang altid
Otto Mönsted & Co.
OMA
Plante Margarine

Utzon & Stegmann, Skibsmæglere. Aalborg.

Telegr.-Adr.: **UTZON.**
Telefoner: 2200 - 2075.
Statstelefon 2.

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.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift - Solid - Driftssikker.

5-100
HK

A/s „VØLUND“.
Blegdamsvej 32. København N.

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 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre.
Anden Side og Siden efter Tekst pr. Petitlinie à 45mm Bredde 25 —
De øvrige Sider pr. Petitlinie à 45mm Bredde 20 —
Moderation for 5 Gange 18 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 FOR J. JØRGENSEN & CO. (IVAR JANTZEN).

Aarhus mekaniske Værksted
Alle Slags Skibs- og Maskinreparationer
samt Kedelrensning udføres.
Fredensgade 16. Telefon 3950.

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

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværksarbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,

Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

Randers Rebslaaeri

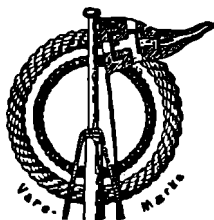
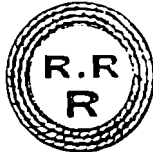
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staalouge

til Skibsbrug og Elevatorer



**HERKULES
Hamp-Touværk**

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Touværksfabrik A/s

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreakvlpering.

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.

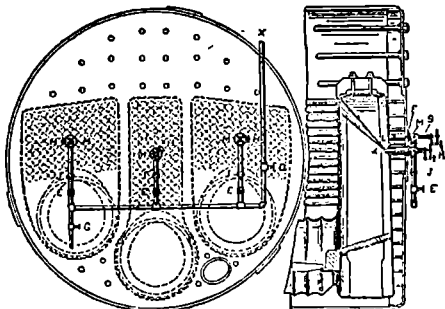
Nr. 35.

Kjøbenhavn, Torsdag den 2. September 1915.

22. 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 Haandtag og uden at behøve at anlægge Ilogknimmerdørene, hvorved undgaaes kolde 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 Nyttsevirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER.
1403 — 1405
3053 — 3073

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

AKTIESELSKABET HOLZAPFEL-SELANDIA

Compositioner

Jern, Staal og Træskibsbunde.
Leverandør til Flaaden.

Indregistreret



Telegramadr.: „HOLZANDIA“.

Kontor: Toldbodvej 7, Kjøbenhavn.

Rustbeskyttende Farve

Bunkers og Lastrum.
Leverandør til Statsbanerne.

Varemærke

Telf.: 5601. Palæ 2256.

Fabrik: Øresundsvej, Amager.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

LANDMANDSBANKEN

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

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 Skræksler 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“.

Nic. Heimbürger Skibsmægler

Petrograd. 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.

BOLINDER-MOTOREN.

Uddrag af Motorleverancer:

- Motorskonnert „Kvik“, tilh. Skibsr. Knakkegaard,
570 Tons D. W. 120 H. K. Bolinder M.
— „Morten Jensen“ tilh. Skibsr. Knakkegaard,
510 Tons D. W. 160 H. K. Bolinder M.
— „Jens Riis“, tilh. Skibsr. Knakkegaard,
200 Tons D. W. 80 H. K. Bolinder M.
— „Hj. Sørensen“, tilh. Skibsr. Knakkegaard,
775 Tons D. W. 240 H. K. Bolinder M.
Motorskib „Turisten“, tilh. D/S Turisten, Passagerskib,
120 H. K. Bolinder M.
— Under Bygning for D/S Rødby Havn,
250 Tons D. W. 120 H. K. Bolinder M.
— Under Bygning for D/S Rødby Havn,
250 Tons D. W. 120 H. K. Bolinder M.
— Under Bygning for Østasiatisk Komp. A/S
700 Tons D. W. 320 H. K. Bolinder M.
— Under Bygning for Østasiatisk Komp. A/S
700 Tons D. W. 320 H. K. Bolinder M.

Leveret og installeret af:

N. C. Breit & Co.,
København.

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.

Telefon
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
»Bunker-
depot».

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT
Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition. ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

Telefon
513

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
»Bunker-
depot».

HELSINGØRS BUNKERKUL DEPOT.

Prima Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat til Dagens billigste Priser.

C. K. HANSEN.
KØBENHAVN.

∴ DAMPSKIBSRHEDER ∴

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.
BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dampskibsselskaberne

VULCAN og MERCUR

Telefon 5459. Telegramadresse: »Canus«.

Korresponderende:

Reder N. P. Nielsen,

Herluf Trollesgade 28.

A. O. ANDERSEN & Co.

Copenhagen & Christiania.

Telegr.: Pacao { Copenhagen. Teleph. { 5836 Copenhagen.
Christiania. { 19369 Christiania.

STEAMSHIPOWNERS-AGENTS

Chartering - Clearance - Average.

P. Brown jun. & Co.

Dampskibsrederi * Dampskibsagentur.

Amallegade 43. — Telegr.-Adr.: »Brown«. — Tlf. C. 276.

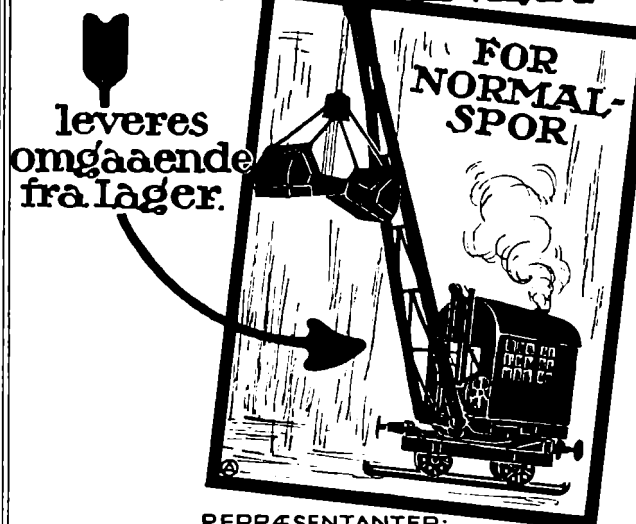
Knud Degn. Raadgivende Ingeniør,
cand. polyt. M. Ing. F.

projekterer og leder Udførelsen af alle Slags

**Havne- &
Uddybningsarbejder**

Kontor: Havnegade 55¹. København K. Telefon 351.

**DEMAG
DAMPKRANER**



REPRÆSENTANTER:

EDWARDS & RASMUSSEN
INGENIØRER

KØBENHAVN B, VESTERGADEN 3.

**DEUTSCHE
MASCHINENFABRIK AG
DUISBURG**

„UTRECHT“

Maskin- og Skibsbyggerier,

ved Ingeniør Andr. Vang, Hellerup,

Generalrepræsentant

for Skandinavien og Rusland.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Klarering.

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

H. NIELSEN

1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags
Skibsreparationer.

Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

Kjøbenhavn, den 2. September 1915.

Sømandsbiblioteket for Danmark har udsendt Beretning for Aaret 1914—15. I denne aftrykkes et lige modtaget Brev fra en Styrmand, der mere end andet viser, hvilken Pris Søændene sætter paa Bibliotekets Virksomhed. Det hedder i dette bl. a.: »Hermed tillader jeg mig at tilbagesende en Bogkasse, vi har faaet om Bord i Helsingør. Medens jeg har været om Bord, er den blevet flittigt benyttet baade af Officerer og Mandskab, som har læst af de forskellige Slags Literatur, ikke mindst de i Biblioteket værende Hjælpe midler til Andagt og aandelig Vejledning. I Stedet for denne Bogkasse, vil jeg være taknemlig, hvis De kunde skaffe mig en anden, da flere af Besætningen har spurgt efter ny Bøger. Vi ligger ved Sønder Toldbod og er bestemt til Middelhavet, saa en god Kasse Bøger vil være velkommen, ikke mindst, da Mandskabet flere Steder ikke kan faa Tilladelse til at gaa i Land.«

Saaledes gør Bibliotekets 500 à 600 Bogkasser deres stille Gerning rundt i vore Skibe, og naar de er udlæst i det ene, overflyttes de til og fortsætter i det næste, indtil Beholdningen bliver for medtaget og trænger til Fornyelse. Da sendes de til Centralbiblioteket paa Sømandshøjskolen i Svendborg og gaar derfra ud paany. Efterspørgselen har været god som sædvanlig, i Efteraaret endda særlig stærk, men Biblioteket har kun kunnet udsende 20 ny Kasser imod 40 i Fjor, hvilket er den væsentligste Grund til, at Omsætningen er noget mindre. Der er ved Centralen byttet 48 Kasser, i Kjøbenhavn 78 Kasser og ved Sømandshjemmene i Provinserne c. 20 Kasser. Ialt 146 Kasser med c. 3,650 Bind. Hertil kommer 20 ny Kasser med 550 Bind, hvilket giver ialt en Omsætning paa c. 4,200 Bind mod c. 5,000 Bind sidste Aar.

Bytningen i Kjøbenhavn er kommen Skibe af mange forskellige Rederier til Gode, saavel i oversøisk som i Nordsøfart.

Biblioteket tæller nu c. 18,830 Bind af opbyggeligt, fortællende, oplysende, forskelligt eller religiøst Indhold. I Efteraaret 1915 vil Biblioteket faa et større og bedre Lokale i den Nybygning, der i Sommer opføres ved Sømandshøjskolen. Desværre slutter Regnskabet, der balancerer med Kr. 1,734.70 med et Underskud paa c. Kr. 200.00. 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.

Besejlingen af Østersøen og Botniske Bugt. Der synes i Søfartskredse at herske nogen Ukendskab til det Faktum, at Sejlads fra Sundet (Flinterenden) og helt op til Luleå nu kan foregaa med Skibe med indtil 5 Meters Dybgaende, uden nogetsteds at komme udenfor svensk Søterritorium.

Efter at det havde vist sig, at der Øst om Bredgrund og Rynkärna Nord for Skanör findes et Løb med noget over 5 Meters Dybde, har den svenske Regering nylig ved en midlertidig Afmærkning gjort dette Løb tilgængeligt for Sejlads, og ligeledes har den ved Afmærkning rundt Falsterbo Rev skabt et Løb med 5 Meters Dybde, der ligesom det førstnævnte ligger indenfor Søterritoriets Grænse.

Endvidere er der foretaget omfattende midlertidige Afmærkninger paa flere Strækninger mellem Ølands Nordspids og Luleå, overalt paa svensk Søterritorium.

Det er værd at lægge Mærke til, at der ved »svensk Søterritorium« for alle disse Afmærkninger Vedkommende er forstaaet 3-Sømilegrænsen, medens Sverig, som bekendt, ellers er tilbøjelig til at regne sit Territorium ud til 4-Sømilegrænsen.

Selvfølgelig er Lods nødvendig. Fyrenes øjeblikkelige Tilstand kan ikke altid angives med Sikkerhed forud, og adskillige Strækninger er kun egnede til Dagfart.

(Se Efterretninger for Søfarende i dette Blads sidste Nummer.) (Berl. Tid.)

De engelske Priseretssager. Berlingske Tidendes Korrespondent skriver den 25. f. M. fra London: Priseretten har afgjort Sagerne vedrørende Dampene »Sir Ernest Cassel«, »Otto Sverdrup«, »Malmland«, »Götaland«, »Nordland«, »Vollrath« og »Tham«, der undervejs fra Narvik til Rotterdam med Jernerts til Krupp blev opbragt og ført ind til England, hvor deres Ladninger blev opløst og solgt. Dommeren afgjorde Sagerne derhen — og Kronens Repræsentant gjorde ingen Indvending herimod — at de paagældende Salgssummer, tilsammen omkring 60,000 Pund Sterling, tilligemed de til Dato paaløbne Renter skal udbetales til Grängesberg-Selskabet.

Med Hensyn til Dampene »Stigstad« og »Yrsa«, der førte Jernerts fra Sydvaranger-Gruberne, fastsatte Retten, at Salgssummen skulde udbetales til vedkommende Ejere, og at der tillige skulde betales Skibsejerne en passende Fragt. Disse stillede imidlertid saa Krav om Godtgørelse af de ved Tilbageholdelsen af Skibene paaløbne Tab. Hertil bemærkede Dommeren, at han gjorde sit Bedste for at gennemføre Forordningen af 11. Marts saaledes, at den kom til at genere de Neutrale saa lidt som muligt, og i Overensstemmelse hermed var han tilbøjelig til at anerkende, at her forelaa ikke en lovlig Ret, men et Billighedskrav, og henstillede til Kronen at betale en vis Sum som Erstatning til vedkommende Skibsejere. For at give Lejlighed til at faa truffet en saadan Ordning udsatte Dommeren sluttelig Sagerne i 14 Dage.

Stor Tonnageforøgelse i De forenede Stater. Med den stærke Udvikling, hvori De forenede Staters Handel og Industri befinder sig, følger der en forøget Efterspørgsel efter Transportmidler. I Følge officielle Opgivener er der i De forenede Stater i Tiden fra 1. Juli 1914 til 1. Maj 1915, bygget ikke mindre end 877 Handelsskibe med en samlet Tonnage af 179,450 Tons. Paa udenlandske Værfter er der i samme Tidsrum bygget 142 Skibe med ialt 500,705 Tons, hvorved den amerikanske Handelsflaade altsaa i den nævnte Tid af ti Maaneder er blevet forøget med 1,019 Skibe med 680,155 Tons. Tallene udgør en Rekord i De forenede Staters Handelsflaades Historie. Aaret 1907 viste det hidtil højeste Tal, da Tilvæksten udgjorde 596,102 Tons, og det nærmest foregaaende Rekordaar var 1855 med 586,102 Tons. Ved Siden heraf er sidste Aars Tilvækst bemærkelsesværdig, især da Tallene kun gælder for ti Maaneder. Tallene er iøvrigt ogsaa af Interesse fra et andet Synspunkt. For de i Landet byggede 877 Skibe bliver Gennemsnitstallet pr. Skib c. 204 Tons, medens det for de 142 Skibe, som er bygget i Udlandet, bliver c. 3,526 Tons. Dette viser, at de amerikanske Værfter nærmest er indrettet paa at bygge mindre Skibe, saaledes at De forenede Stater for store Skibes Vedkommende er henvist til Udlandet.

»Svensk Export.«

Vi har modtaget følgende:

Krigszone og Krigstilæg. Under ovenstaaende Titel læstes for nogen Tid siden en ret spagfærdig Artikel i nærværende Blad, angaaende Krigstilæg for Sejlskibsførere.

Siden da er intet hørt eller læst om denne Sag. Nu skal imidlertid en Del Redere fra Svendborg være gaaet med til, at deres Førere faar et vist maanedligt Tillæg og tilbage staar da kun Rederne fra Marstal — der forøvrigt altid er bagefter, naar det gælder Lønsopgørelser.

Det kan i denne Forbindelse være ret interessant at se, hvad Forskel der er paa Førernes Lønninger fra de to Byer. I Marstal betales en Fører fast 80 Kr. om Maa-neden samt 5 pCt. Kaplak af Bruttofragt. Gratifikationen, som altid i Certepartiet betegnes som »Gratuity to the Master«, putter Rederne i deres egne Lønner. I Svendborg betales ligeledes 80 Kr. fast samt 5 pCt. af opsejlet Fragt, men foruden dette faar de tillige Gratifikationen og 5 pCt. af Nettoudbyttet. Naar dertil kommer, at de nu ogsaa har faaet tilstaaet Krigstillæg, da er deres Lønning nu mindst 50 pCt. større end Førernes fra Marstal.

Mon ikke Rederne fra sidstnævnte Plads havde Grund til at tænke lidt over disse Forhold og betale de Mænd, som staaer for Ansvaeret om Bord i denne vanskelige Tid, et passende Krigstillæg.

Ærbødigst
Flere Skibsførere.

Krigskontrabande. Den italienske Regering har under 15. Juli udsendt et Tillæg til den under 3. Juni d. A. udsendte Liste over Kontrabande. I Følge Tillæget udgaar Bestemmelserne om, at »alle Metalsyrer« skal være Kontrabande, hvorhos følgende Stoffer og Genstande erklæres for absolut Kontrabande: Kryolit, Benzol og Blandinger af Benzol, der er uddraget af Tjære eller Petroleum, Drejebænke og andre Maskiner eller mekaniske Redskaber, der kan tjene til Fabrikation af Krigsammunion samt Kort og Planer over de krigsførende Magters Territorium, særlig over de Egne, hvor der foregaar Militæroperationer, i en Maalestok af 1:250,000 eller i større Maalestok og tillige Reproduktioner i hvilken som helst Maalestok, fotografiske eller andre, af saadanne Planer og Kort.

Som betinget Kontrabande opføres Linolje.

Tillægsbestemmelserne er traadt i Kraft fra Udstedelsesdagen.

En Lods idømt en Bøde. Der er den 25. f. M. afsagt Dom i en Sag, som af det offentlige er anlagt mod Lods Erik Rasmussen af Helsingør for Overtrædelse af Lov af 2 August 1914, fordi han gik om Bord i den svenske Dampers »Thorsten«, der var opbragt af Tyskerne.

Ved Rettens Dom toges der Hensyn til den af Aktor nedlagte Paastand om Straf for den Forseelse, Lods'en havde begaaet, og Erik Rasmussen idømtes en Bøde paa 100 Kr. til Helsingør Bys Kæmmerkasse samt Omkostningerne til Aktor.

Efter hvad der forlyder, agter Lods'en at appellere Dommen, idet han hævder, at hans Handling ikke kan falde ind under Lov af 2. August 1914.

Seks Skibe set i Brand. Dampers »Nimrod« af Kjøbenhavn er indkommen til Aarhus Havn med en Ladning Kul fra Leith. Paa Rejsen over Nordsoen passerede den ikke mindre end seks større Skibe, der var i Brand. De var tilsyneladende alle lastet med Props og er antagelig standsset af tyske Undervandsbaade og stukket i Brand, efter at Besætningerne var gaaet fra Borde.

De ødelagte danske Skibe. Gennem Udenrigsministeriet føres der Forhandlinger med de tyske Myndigheder om Erstatning for flere af tyske Undervandsbaade ødelagte danske Skibe. Hver enkelt Sag undersøges for sig, og det vil vare nogen Tid, før Afgørelsen foreligger.

Efter at Sagen med »Betty« er afgjort paa tilfredsstillende Maade, nærer man ikke Tvivl om, at der vil blive tilbudt Erstatning for de øvrige ødelagte danske Skibe.

Meddelelse fra Navigationsdirektøren. Til Styrmandseksamen i Aarets 2. Termin bestod i alt følgende Antal Elever: 1ste Afdeling 39 (afvist 4); 2den Afdeling: i Navigation 23, Geografi og Vejlære 20 (afvist 2), Engelsk 14 (afvist 1), Soret og Handelsvidenskab 22.

Aktieudbytte. Dampskibsselskabet Torm har den 25. f. M. meddelt Borsens Kursnoteringsudvalgs Formand, at Selskabets Bestyrelse havde besluttet den 1. September at udbetale et å Konto Udbytte paa 40 pCt.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1914.

(Fortsat.)

Forskelligt.

(Erklæringer fra Repræsentationen).

Repræsentationen har til Handelsministeriet afgivet Erklæring over Anvendelsen af en af den franske Regering udstedt ny Gebyrtarif for franske Gesandtskaber og Konsulater i Udlandet. Den paagældende Tarif er oversat paa dansk og offentliggjort i »Dansk Søfartstidende« Nr. 4 for den 22. Januar 1914.

Paa dertil given Foranledning har Repræsentationen overfor Handelsministeriet udtalt, at den i Principet maa fraraade, at det tillades en Strandingskommissionær at være Agent for et Bjergningsselskab eller have lignende privat Hverv, selv i saadanne Tilfælde, hvor Talen er om Strandinger udenfor vedkommende Strandingskommissionærs Distrikt.

Repræsentationen har til Handelsministeriet afgivet Erklæring over en af Repræsentanter for Telegrafvæsenet, Det store nordiske Telegrafselskab, Søfarten og Fiskeriet udarbejdet fælles Betænkning vedrørende Regler med Hensyn til en formaalstjenlig Indretning af Trawlskovle og Beskyttelse af Telegrafkabler mod Beskadigelse ved Skibskankere.

Til en gennem Handelsministeriet modtaget Henstilling fra »Den internationale Forening for Arbejderbeskyttelse« om Iværksættelse af visse Foranstaltninger til Forebyggelse af Faren ved Lagring og Transport af Ferrosilicium, har Repræsentationen udtalt sin Tilslutning.

Repræsentationen har i Skrivelse til Handelsministeriet tiltraadt en af Kjøbenhavns Havneraad under 7. Marts 1913 afgiven Indstilling med Hensyn

til Foranstaltninger i Kjøbenhavns Havn mod Indvandring af Rotter fra ankommende Skibe og til Udryddelse af Rotter i Havnen, idet den dog samtidig har udtalt, at Skibsfarten bør være sikret imod, at de paagældende Foranstaltninger foraarsager Skibene noget Tab ved Ophold.

Repræsentationen har til Handelsministeriet udtalt sig angaaende en af den herværende tyske Gesandt fremsat Forespørgsel om danske Rederiers Stilling til Anholdelse af Forbrydere om Bord paa Skibe efter Anmodning til Kaptajnerne ved traadløs Telegrafering.

Repræsentationen har til Handelsministeriet udtalt sig angaaende Spørgsmaalet om eventuel Indskrænkning i og Beregning af Sterlingkurs for Postanvisningsforsendelser til Storbritannien.

Til samme Ministerium har Repræsentationen udtalt sig angaaende Ønskeligheden af, at der foruden Brevkort med tvedelt Forside fremtidig tillige fremstilles Brevkort uden delt Forside.

Efter Anmodning af Handelsministeriet har Repræsentationen indhentet og tilsendt Ministeriet Oplysninger til Belysning af Mandskabets Lønninger paa Sejlskibe og Styrmands Lønninger paa Dampskibe.

Repræsentationen har besvaret en gennem Handelsministeriet modtaget Forespørgsel fra den herværende tyske Gesandt om, hvorvidt og i bekræftende Fald paa hvilken Maade Besætningers Ejendele om Bord i danske Handelsskibe er forsikret imod Skade eller Tab ved Forlis.

Et fra Bestyrelsen for »Maskinmestrenes Forening« med Tilslutning fra Skibsførernes og Styrmandenes Organisationer modtaget Andragende om, at Repræsentationen ved en Henvendelse til Regeringen søger opnaaet, at denne yder sin Støtte til, at de under de nævnte Organisationer hørende Havari-forsikringer sættes i Stand til at kunne yde Erstatning for Tab af om Bord værende Ejendele som Følge af Forlis, foraarsagede ved Krigen, har Repræsentationen henvist til Forhandling mellem »Dansk Dampskibsrederi-Forening« og de interesserede Organisationer.

Repræsentationen har til Handelsministeriet udtalt sig angaaende et af »Dansk Fiskeriforening« til Indenrigsministeriet indsendt Andragende om, at der maa blive forelagt Rigsdagen et Forslag til Lov om Ansvarsforsikring for Førere af danske Fiskerfartøjer.

Til samme Ministerium har Repræsentationen udtalt sig med Hensyn til et af Bogholder ved »Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk« C. W. Jæger indsendt Andragende om Understøttelse til Hjælp til Bestridelse af Udgifterne ved Udgivelse af en af ham forfattet Pjece betitlet: »Veiledning til Regnskabsførelse i Skibe for Befalingsmænd i den danske Handelsflaade«.

Repræsentationen har til Handelsministeriet udtalt, at den ikke kan anbefale et af Aktieselskabet Heinrich Pingel & Co. her af Staden indgivet Andragende om Tilladelse til, at forskellige for dette Firmas Regning under Bygning værende Dampere, hver paa over 300 Tons Brutto — uanset Bestemmelsen i Sønæringsloven af 25. Marts 1892, § 4 — maa sejle med kun een Styrmand i en nærmere angivet, begrænset Fart.

Paa Foranledning af Handelsministeriet har Repræsentationen anbefalet, at Bestyrelsen for »Julius Skrikes Stiftelse« ved Udarbejdelsen af Planen for Fordelingen af Stiftelsens Midler henvises til for Søfartens Vedkommende at søge den fornødne Assistance hos Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

I Anledning af en fra Vicebrandchef C. H. A. Mülertz indsendt, af Branddirektor v. Molkte, Kiel, forfattet Brochure »Die Bekämpfung von Schiffsbränden«, har Repræsentationen udtalt, at den ikke anser Øjeblikket for gunstigt for Oversættelse og Publicering af nævnte Brochure.

(Fortsættes.)

Efter et Aars Krig.

»Shipping Gazette« skriver den 27. Juli d. A.: »Omtrent paa denne Tid af Aaret udkommer de ny Hæfter, som udgives af Lloyd's Registers Komité. Da de indeholder en detailleret Statistik af hele Jordklodens Handelstonnage, udgør de et bekvemt Middel til at sammenligne Verdens Flaader efter et Aars Krig, med de tilsvarende Tal for sidste Sommer. Vi tør dog ikke gaa ud fra, at disse statistiske Tabeller er nøjagtige til den sidste Ton. Tværtimod, det Tal af Ændringer, som er sket, medens disse Hæfter har været under Trykning, er i sig selv usædvanligt stort. Ikke destomindre er Tallene tilstrækkelig nøjagtige til at gøre det muligt, at danne sig en Mening om den Udstrækning, i hvilken Jordens Handelsflaader er blevet paavirket ved et Aars Søkrig. Vi ved-

føjer her en Fortegnelse over de Tal, som angaar de vigtigste søfarende Lande:

	Britisk	
	1915 Tonnage	1914 Tonnage
De forenede Kongeriger	19,451,368	19,256,766
Britiske Kolonier	1,732,700	1,788,283
	21,274,068	21,045,049
Amerikansk		
Søgaende	3,522,933	2,970,284
Paa Indsøerne	2,323,397	2,352,764
Philippinerne	46,309	45,146
	5,892,639	5,368,194
Andre Nationer		
Østrig-Ungarn	1,018,210	1,055,719
Belgien	276,427	352,124
Danmark	854,996	820,181
Holland	1,522,547	1,496,455
Frankrig	2,285,728	2,319,438
Tyskland	4,706,027	5,459,296
Grækenland	908,725	836,868
Italien	1,736,545	1,668,296
Japan	1,826,068	1,708,386
Norge	2,529,188	2,504,722
Rusland	1,054,762	1,053,818
Sverig	1,122,883	1,118,086
Samtlige Nationer, ialt	49,261,769	49,089,552

Det fremgaar af disse Tabeller, at til Trods for Krigens Ødelæggelse og Undervandsbaadernes Aktivitet, er De forenede Kongerigers Tonnage vokset med næsten 300,000 Tons. Rigtignok er de britiske Koloniers Tonnage gaaet ned med c. 55,000 Tons, men det endelige Resultat er, at det britiske Flag, saa langt fra at have tabt i Betydning, i det Sted viser en Tilvækst af 229,000 Tons. Dette er ikke meget opmuntrende for Englands Fjender, især naar man ser hen til, hvad der er hændet de Skibe, der fører tysk Flag. Deres Tonnage er gaaet ned fra 5,459,000 Tons til 4,706,000 Tons, en Formindskelse af ikke mindre end 753,000 Tons. Det kan antages, at en stor Del af disse 753,000 Tons udgøres af Skibe, som er blevet opbragt, og som for bestandig vil være tabt for det tyske Flag. I Virkeligheden er det Overførelsen af tyske Skibe til britisk Ejendom, der hidrager til Forøgelsen af den britiske Tonnage. Dertil maa det ikke forglemmes, at Tysklands 4,700,000 Tons for Tiden er lige saa unyttige, som om de slet ikke var til.

Østrig-Ungarns Handelstonnage har aldrig haft overdreven Betydning. Den er nu gaaet ned med 37,000 Tons. Den belgiske Skibsfart er blevet haardt ramt af Krigens, og den franske Tonnage er tildels ogsaa blevet reduceret. Italien viser derimod en Tilvækst af 70,000 Tons, og Ruslands Tonnage er omtrent uforandret. Japan har forøget sin Tonnage med ikke saa lidt over 100,000 Tons. Naar vi kommer til de neutrale Lande, maa det erindres, at nogle af dem, og især de skandinaviske, er blevet ramt haardt af Tyskerne. Det norske Flag viser en Forøgelse af c. 25,000 Tons, det svenske af kun 4,000 Tons, og det danske af 34,000. Ser man hen til Størrelsen af Danmarks Handelsflaade, har dette Land gjort større Fremgang end dets Naboer. Det hollandske Flag viser en Forøgelse af over 26,000 Tons. Det Spring paa over 70,000 Tons, som den græske Tonnage har gjort, bekræfter den Antagelse, at Grækerne har forstaaet at drage Fordel af Situationen.

Den mest iøjnefaldende Fremgang, finder vi dog, har De forenede Stater, hvor Situationen er afgjort enestaaende. Den ny Lov, som skal lette Skibsfartens Overgang til det amerikanske Flag, har aabenbart udrettet noget, uden Tvivl paa Bekostning af de europæiske Handels-

flaader. De søgaende Skibe under »Stars and Stripes« er blevet forøget med ikke mindre end 550,000 Tons. Paa den anden Side er Indsøernes Tonnage aftaget med 29,000 Tons. Uden Tvivl er denne Indsøtonnage i nogen Grad blevet anvendt i søgaende Trafik. Det er snarligt nok, at disse Forøgelser under det amerikanske Flag, træffer sammen med en Kampagne imod De forenede Staters Søfartslove og deres paastaede Uforenelighed med fordelagtig Rederivirksomhed. Rimeligvis er denne store Overførelse af Tonnage hovedsagelig en Følge af den store Efterspørgsel efter Skibe til Transport af Hostafgrøden og den Forestilling, at Skibe under Stjernebanneret vilde være sikrere med Hensyn til Angreb fra Tyskernes Side.

Danmarks Handelsflaade.

Ved Udgangen af Aaret 1913 var der i de officielle danske Skibsregistre og Skibsfortegnelser (omfattende Skibe over 4 Registertons Netto) indtegnet 642 Dampskibe med en Nettotonnage paa 421,466 R.-T., 941 Motorskibe med 29,598 R.-T. og 1,970 Sejlskibe med 89,880 R.-T., altsaa tilsammen 3,553 Skibe med 540,944 R.-T. Netto. Om Fartøjer under 4 Nettoregistertons findes der ikke fuldstændig Opgørelse; som Fiskerifartøjer er registreret 14,300 Baade under nævnte Størrelsesgrænse.

Forud for 1912 havde den danske Handelsflaade sin største Tonnage i Aaret 1907 med ialt 523,200 R.-T. Under de daarlige Fragtforhold i de herpaa følgende Aar blev Tonnagen formindsket; Sejlskibsflaaden gik nemlig stadig tilbage, og selv om dette i Effektivitet opvejedes ved nyttilkomne Dampskibe, var disses registrerede Tonnage dog mindre en Tonnagen for de af Registrerne slettede Sejlskibe. — Først i det glimrende Fragtaar 1912 kom der en kendelig Forøgelse, saa at den nominelle Tonnage blev omtrent lige saa stor som i 1907, nemlig 522,100 R.-T. Endnu stærkere blev Tilvæksten i 1913, idet den udgjorde 18,800 R.-T. og med den herved opnaede Tonnage, ialt 541,000 R.-T., er den danske Handelsflaade altsaa betydelig større end i noget tidligere Aar.

Det nærmere om Handelsflaadens Udvikling fremgaar af nedenstaaende Oversigt for de tre sidste Aar og for 1907.

	Antal	1913	1912	1911	1907
Dampskibe		642	642	640	641
Motorskibe:					
over 1,000 R.-T.	6	2	»	»	
100—1,000 —	3	1	»	»	
under 100 —	932	857	775	c. 650	
Sejlskibe	1,970	2,062	2,147	2,616	
		3,553	3,564	3,562	3,907
Registertonnage (Netto) R.-T.		R.-T.	R.-T.	R.-T.	R.-T.
Dampskibe	421,466	415,436	411,595	402,000	
Motorskibe:					
over 1,000 R.-T.	19,111	6,300	»	»	
100—1,000 —	604	191	»	»	
under 100 —	9,883	9,028	8,220	c. 8,000	
Sejlskibe	89,880	91,188	94,166	113,200	
		540,944	522,143	513,981	523,200

Forøgelsen af Tonnagen i de to sidste Aar falder hovedsagelig paa Motorskibe. Det store Antal Motorfartøjer, der fandtes ogsaa før 1912, anvendtes overvejende til Fiskeri. Fisketransport o. l. og havde altsaa kun mindre Betydning for den egentlige Skibsfart; endnu ved Udgangen af 1911 var intet Skib paa over 100 R.-T. forsynet med Motor. Ved Udgangen af 1913 derimod fandtes der 6 store Motorskibe hver paa c. 3,000 R.-T. eller derover og med tilsammen 19,111 R.-T.; desuden er

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 Synsvidde* er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Lybder 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 August 1915. Abonnementspris 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanedtsnumre faas for 25 Øre paa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

1083. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Landsortsleden. Kycklingen. Midlertidigt Fyr tændt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 34/617. Stockholm 1915.)

Paa *Kycklingen* Skær er midlertidig tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 3½ m. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 40/1063. København 1915.)

1084. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Vaxholm. Skydning.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 34. Stockholm 1915.)

Fra *Vaxholm* Fæstnings Omraade vil der blive skudt som følger:

Den 30te og 31te August samt den 1ste og 2den September d. A. fra Kl. 10 Fm. til Kl. 2 Em. inden for Linien: *Oscar-Fredriksborgsfort—Oranienholmen—denne Linies Forlængelse til Stranden ved Lervik—Stranden W. efter til Margrethelands Dampskibsbros—Möholmen—Östra Rönholmen—Oscar-Fredriksborgsfort.*

Ovennævnte Omraade er da spærret for Skibsarten. Dette tilkendes gives ved, at der er hejst røde Flag paa *Oscar-Fredriksborgsfort, Tisterön, Västra Rönholmen* og *Oranienholmen.*

Den 2den—4de og 6te—8de September d. A. fra Kl. 10 Fm. til Kl. 2 Em. inden for Linien: *Tisterön—Storön N.-Pynt—St. Skrättan S.-Pynt—L. Sazaren S.-Pynt—L. Sazaren N.-Pynt—Foglarö S.-Pynt—N. Betsö S.-Pynt—Mjälkö SE.-Pynt—Elgö SE.-Strand—Oranienholmen—Västra Rönholmen—Östra Rönholmen—Tisterön.*

Ovennævnte Omraade er da spærret for Skibsarten. Dette tilkendes gives ved, at der er hejst røde Flag paa *St. Skrättan, Tisterön, Västra Rönholmen* og *Oranienholmen.* *Tisterö:* 59° 26' N. 18° 24' E.

1085. Sverrig. Bottniske Bugt. Holmsund. Sandavik. Sømærker udlagt.

(¹) Underrettelser for søfarvande“ Nr. 34/613. Stockholm 1915.)
Ved *Ständerik* er udsat en Stage paa 63° 43' 05" N. 20° 21' 50" E. og en Stage paa 63° 43' 00" N. 21° 46' 00" E.

1086. Sverrig. Bottniske Bugt. Salmis. Seskar. Sømærker udlagt.

(¹) Underrettelser för sjöfarande“ Nr. 34/612. Stockholm 1915.)
Ved *Seskar*, SW. for *Salmis*, er udsat en Stage paa 65° 45' 10" N. 23° 42' 35" E. og en Stage paa 65° 44' 45" N. 23° 42' 35" E.

1087. Rusland. Finske Bugt. Kunda Bugt. Sømærker udlagt.

(¹) Notice to Mariners“ Nr. 682. London 1915.)
1. N. for Grunden, som strækker sig N. i fra *Tolsborg (Tols)* Pynt, er udlagt en hvid Spirtønde med en sort nedadvendt Kost over en sort Ballon. Omtrentlig Plads: 59° 33' N. 26° 33' N. 26° 28' E.

2. N. for Grunden, som strækker sig N. i fra *Galunemi (Goula)* Pynt, er udlagt en hvid Spirtønde med en sort nedadvendt Kost. Omtrentlig Plads: 59° 33' N. 26° 35' E.; c. 0.25 Sm SW. for Tønden er Dybden 2,7 m (1½ Fv.), hvor Kortet angiver 3,6 m (2 Fv.).

Positionerne svarer til *danske* Kort og er kun tilnærmelsesvis rigtige.
(Kort Nr. 155.)

1088. Tyskland. Stettiner Haft. Fyrbarker opføres.

(¹) Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 43/1500. Berlin 1915.)

Arbejdet ved Opførelsen af Baakerne til de ny, forsøgsvisse Fyr i *Stettiner Haft* er genoptaget. Baakerne ved Tønde 7 staar paa 53° 45' 35" N. 14° 24' 48" E. og paa 53° 45' 30" N. 14° 24' 36" E. Baakerne mellem Tønderne 13 og 14 staar paa 53° 42' 39" N. 14° 28' 47" E. og paa 53° 42' 34" N. 14° 28' 35" E.

(Se „Efterretninger for Søfartende“ Nr. 31/1133. København 1914.)

1089. Tyskland. Femer-Sund. Andhrvningstønde flyttet.

(¹) Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 43/1501. Berlin 1915.)

Andhrvningstønden *Fehmarnsund West* ligger nu paa 54° 24' 10" N. 11° 02' 44" E.
(Se „Efterretninger for Søfartende“ Nr. 35/645. Pt. 6. København 1915.)

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

1090. Danmark. Sundet. Skovshoved. Vrag.

En Sejlbaad er sunket ud for *Skovshoved* i en Afstand af 800 à 1000 m fra Land. Den nøjagtige Belligenhed kan endnu ikke angives. *Skovshoved*: 55° 45' 1/2" N. 12° 36' E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1091. Sverrig. (Föteborg Skærgaard. Mineøvolser. Lystønde midlertidig udlagt.

(¹) Underrettelser för sjöfarande“ Nr. 34/627. Stockholm 1915.)

Mineøvolserne i *Göteborg Skærgaard* er paabegyndte, og den midlertidige Lystønde, der viser rødt, last Lys, er udlagt ved *Hunnedådan S.-Side*. 57° 40' 55" N. 11° 49' 35" E.

(Se „Efterretninger for Søfartende“ Nr. 31/811. København 1915.)

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

1092. Norge. Harøfjorden. Mindre Dybde.

(¹) Efterretninger for Søfartende“ Plakat Nr. 5. Kristiania 1915.)

Omtrent midt i Farvandet mellem *Harø* og *Orten* er der fundet a) et Skær med 6,5 m Vand paa c. 63° 46' 33" N. 6° 33' 10" E. og b) et Skær med 7,5 m Vand paa c. 62° 46' 33" N. 6° 33' 20" E. (*norsk* Kort Nr. 32).

- 1093. Holland. Rottumeroog. Baaker flyttes.**
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 137/1259. 's-Gravenhage 1915.)
 Man er paaabegyndt Flytningen af Baakerne paa *Rottumeroog*. Den lille Baake skal flyttes til den store Baakes Plads, og den store Baake skal flyttes til 53° 32' 20" N. 6° 33' 44" E. Baakelinien Retning bliver uforandret.
- 1094. Holland. Zeegaten van Terschelling og Ameland samt Friesche Zeegat. Belejringstilstand erklæret.**
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 141/1262. 's-Gravenhage 1915.)
 Følgende Farvande er erklærede i Belejringstilstand:
 1. Farvandet mellem 53° 16'—53° 24' N. og 4° 59½'—5° 11' E.
 2. — — — — 53° 24'—53° 28' N. — 5° 29'—5° 39' E.
 3. — — — — 53° 26'—53° 31' N. — 5° 55'—6° 09' E.
- 1095. Holland. Zuiderzoe. Schokland S. Klokketønde udlagt.**
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 137/1260. 's-Gravenhage 1915.)
 En rød og sort vandret stribet Klokketønde er til Forsøg udlagt i 2,3 m Vand tæt ved *Schokland S.-Punt*. 52° 37' 02" N. 5° 46' 22" E.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1096. Island W.-Kyst. Reykjanes. Oplysning om Fyr.**
 Den røde Lysvinkel i *Reykjanes* Hovedfyr vil antagelig blive indsat i Løbet af September d. A. 63° 48' 55" N. 22° 42' 30" W.
 (Kort Nr. 147, 226, 239 og 260. Islandske Lods Side 45. Fyr-Port. Nr. 613.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 16/408. København 1915.)
- 1097. Island W.-Kyst. Skagi (Gardskagi). Oplysning om Fyr.**
Skagi Fyrtaarn er nu hvidt med 2 røde Bælter. Den røde Lysvinkel vil antagelig blive indsat i Løbet af September d. A. 64° 04' 57" N. 22° 41' 52" W.
 (Kort Nr. 147, 226, 239 og 260. Islandske Lods Side 47. Fyr-Port. Nr. 616.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/390. København 1915.)
- 1098. Island NW.-Kyst. Isafjördr. Arnarnes. Oplysning om Fyr.**
 1. *Arnarnes* Hovedfyr er forandret til at vise hvidt Lys med c. 5 Formørkelser i Minuttet.
 2. *Arnarnes* Bifyr vil først blive forandret i Løbet af Efteraaret 1915. 66° 05' 56" N. 23° 02' 38" W.
 (Kort Nr. 147, 169, 239 og 239. Islandske Lods Side 92. Fyr-Port. Nr. 633 og 634.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/391. København 1915.)
- 1099. Nova Scotia. Coddle. Split Rock. Tønde udlagt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 85/291. Ottawa 1915.)
 En sort og rød stribet Stumptønde, mærket „*Split rock*“, er udlagt i c. 16 m Vand 0,25 Sm 157° (misv. S.) fra *Split Rock*. 45° 07' 08" N. 61° 29' 45" W.
- 1100. Nova Scotia. Negro Island. Fyr tændt og Fyr slukket.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 85/290. Ottawa 1915.)
 Paa SE.-Enden af *Negro Island* er tændt et hvidt Lynfyr, der viser Tro-Lyn hver 24 s, Lyn, Ophold 4 s, Lyn, Ophold 4 s, Lyn, Ophold 16 s. I Halvdelen af Tidrummet (12 s.) vil Lyset være fuldstændig formærket; i den anden Halvdel af Tidrummet vil Fyret stadigt vise et svagere Lys, gennem hvilket de stærkere Lyn vil vise sig. Flammens Højde: 28 m. Synsvidde: 15 Sm. Hvidt Taarn med rødt Lanternetag. 43° 30' 18" N. 65° 20' 45" W.
 Fyret paa NE.-Siden af *Negro Island* er nedlagt. 43° 30' 54" N. 65° 20' 58" W.

- 1114. Sicilien N.-Kyst. Palermo. Lodstvang.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 224/425. Genova 1915.)
 Indtil videre skal Dampere tage Lods saavel ved Indsejling som ved Udsejling af *Palermo* Havn. 38° 07¼' N. 13° 22½' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/310. København 1915.)
- 1115. Sicilien N.-Kyst. Kap Zaffarano. Fyr forandret.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 218/415. Genova 1915.)
 Fyret paa Kap *Zaffarano* viser nu hvidt Tre-Blink hver 10 s. 38° 06' 39" N. 13° 32' 21" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 40/1009. København 1915.)
- 1116. Sicilien N.-Kyst. Kap Orlando. Fyr forandret.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 218/414. Genova 1915.)
 Fyret paa Kap *Orlando* viser nu hvidt To-Blink hver 12 s. Lysevne: 13 Sm. I øvrigt uforandret. 38° 09' 52" N. 14° 45' 00" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 33/319. København 1915.)
- 1117. Pelagiske Øer. Lampedusa. Fyr forandres.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 218/418. Genova 1915.)
 I Slutningen af September 1915 forandres Fyret paa NE.-Pynnten af *Lampedusa* til et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 5 s, Lyn 0,5 s, Mørke 4,5 s. Lysevne: 19 Sm. 35° 30' 56" N. 12° 37' 53" E.
- 1118. Italien. Taranto. Advarsel.**
 Da Handelsskibe ikke overholder de udstedte Bestemmelser for Besejlingen af *Taranto*, har den herværende *italienske* Gesandt — for at forebygge de alvorlige Farer, som Skibsfarten herved udsætter sig for — anmodet om, at indskærpe de Søfarende, at det er forbudt at nærme sig befæstede Steder om Natten, samt at *Taranto* er lukket for Handelsskibe. *Taranto*: c. 40° 27' N. 17° 13' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/505 og 41/1081. København 1915.)

101. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Bugt. Situate-Grunde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 30/2092. Washington 1915.)
I Retninger mellem E. og SSE. fra *Seiuate* ubenyttede Fyr er der i indtil 5 Sm afstand fundet Dybder paa $4\frac{1}{2}$ à 11 m Vand. *Seiuate* ubenyttede Fyrtaarn: $42^{\circ} 12' 7''$ N. $70^{\circ} 42' 59''$ W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{98}{1001}$. København 1915.)

102. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sund. Pollock Rip Slue Fyrskib E. Vrag uskadeliggjort.

(„Notice to Mariners“ Nr. 30/2093. Washington 1915.)
Vraget af Skonnerten *George P. Hudson*, der var sunket E. for *Pollock Rip Slue* Fyrskib, er ikke længere farligt for Skibstærten, og Lys- og Klokketønden, som var udlagt ved Vraget vil blive inddraget uden nærmere Bøkenetgørelse. $41^{\circ} 38' N.$ $69^{\circ} 46'' W.$
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{62}{2102}$. København 1914.)

103. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sund. Vrag-Lystønde inddraget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 30/2094. Washington 1915.)
Vraglystønden og Spirtønden, som var udlagt ved Vraget af Lægteren *Bombay*, er var sunket c. 5 Sm 302° (misl. NW. $\frac{1}{8}$ W.) fra *Hankerehøi* Fyrskib, er inddraget. *Landkerhøi* Fyrskib: $41^{\circ} 29\frac{1}{4}' N.$ $70^{\circ} 04' W.$
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{9}{331}$. København 1913.)

104. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Island. Old Mans Shoal. Tønder inddraget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 724. London 1915.)
1. Sort Spirtønde Nr. 7 ved S.-Enden af Grunden er inddraget. c. $41^{\circ} 10' N.$ $0^{\circ} 02' W.$
2. Sort Spirtønde Nr. 3 ved N.-Enden af Grunden er inddraget. c. $41^{\circ} 14' N.$ $9^{\circ} 57' W.$

105. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bugt. Capo Cod Canal. Lystønder ndlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 30/2096. Washington 1915.)
Ved Indløbet til *Capo Cod Canal* er udlagt følgende Lystønder:
1. *Channel Lystønde 1*, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s. Tønden ligger i c. 9 m Vand $314\frac{1}{2}^{\circ}$ (misl. NW. t. N. $\frac{1}{8}$ N.) fra *Seraggly Neck* høje Kant c. $69\frac{1}{2}^{\circ}$ (misl. E. $\frac{5}{8}$ N.) fra *Bird Island* Fyr.
2. *Channel Lys- og Klokketønde 2*, der viser rødt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s. Tønden ligger i c. 9 m Vand henholdsvis $314\frac{1}{2}^{\circ}$ (misl. NW. t. N. $\frac{1}{8}$ N.) c. 71° (misl. E. $\frac{1}{2}$ N.) fra foranævnte Punkter.
3. *Channel Lystønde 3*, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s. Tønden ligger i c. $61\frac{1}{2}$ m Vand $323\frac{1}{2}^{\circ}$ (misl. NNW.) fra *Wings Neck* Fyr og 67° (misl. $\frac{7}{8}$ N.) fra *Bird Island* Fyr.
4. *Channel Lystønde 4*, der viser rødt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s. Tønden ligger i c. 7 m Vand henholdsvis $322\frac{1}{2}^{\circ}$ (misl. NW. t. N. $\frac{7}{8}$ N.) og $68\frac{1}{2}^{\circ}$ (misl. $\frac{1}{2}$ N.) fra sidshævnte Punkter.
Wings Neck Fyr: $41^{\circ} 40' 49'' N.$ $70^{\circ} 39' 42'' W.$

106. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Cherrystone Inlet. Baake.

(„Notice to Mariners“ Nr. 30/2100. Washington 1915.)
Cherrystone Channel sorte Stangbaake med sort Dagmærke er opført i c. 1,8 m Vand, paa W.-Siden af Løbet, lige over for *Cape Charles City Harbor Southern* Fyr, 34° misl. NE. $\frac{1}{2}$ N.) fra *Cherrystone* Fyr og 276° (misl. W. t. N.) fra *Cape Charles City Harbor Southern* Fyr. *Cherrystone* Fyr: $37^{\circ} 15' 38'' N.$ $76^{\circ} 02' 05'' W.$

1107. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston. Belysning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 30/2108. Washington 1915.)
Fort Sumter Ledefyr er ændret. Forlyret er et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 2 s., Lyn 0,5 s., Mørke 1,5 s. Det staar i $1\frac{1}{2}$ m Vand c. $\frac{3}{4}$ Sm 119° (misl. SE. t. E. $\frac{3}{8}$ E.) fra *Fort Sumter* Fyr og $191\frac{1}{2}^{\circ}$ (misl. N. t. E. $\frac{7}{8}$ E.) fra *Charleston* Fyr. Baglyret er et hvidt, fast Fyr, som er anbragt foran *Fort Sumter* Fyrbjyngning i samme Højde som dette Fyr, der nu er formørket i den ny Fyrlinies Retning, men i øvrigt uforandret.
St. Philip's Church Fyr, der tidligere var Bagfyr, er nedlagt. $32^{\circ} 46' 44'' N.$ $79^{\circ} 55' 38'' W.$

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

1108. Porto Rico N.-Kyst. San Juan. Ledefyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 707. London 1915.)
1. *Galano* Forfyr er blevet ombyttet med et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 1 s., Lyn 0,3 s., Mørke $0,7^{\frac{1}{2}}$ s., og som staar c. 0,55 Sm N. for det gamle Forfyr og $0,7$ Sm 8° (misl. N. t. E.) fra *Galano* Bagfyr. Flammens Højde: 8 m.
2. *Anegado Shoal* Ledefyr er forandret. Forlyret er ombyttet med et rødt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 1 s., Lyn 0,3 s., Mørke $0,7^{\frac{1}{2}}$ s., og som staar c. 55 m 136° (misl. SE. $\frac{3}{8}$ S.) fra det gamle Forfyr. Flammens Højde: 8 m. Det røde, faste Bagfyr er flyttet c. 0,2 Sm SE. efter og staar nu $0,25$ Sm 136° (misl. SE. $\frac{3}{8}$ S.) fra det ny Forfyr. Flammens Højde: 13 m.
San Juan: $18^{\circ} 27' N.$ $66^{\circ} 07' W.$

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1109. Sardinien N.-Kyst. Porto Torres. Fyr forandret.

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 218/416. Genova 1915.)
Porto Torres hvide, faste Fyr er forandret til et hvidt Lynfyr, der viser To-Lyn hver 6 s., Lyn $0,2^{\frac{1}{2}}$ s., Mørke $0,8^{\frac{1}{2}}$ s., Lyn $0,3^{\frac{1}{2}}$ s., Mørke $4,5^{\frac{1}{2}}$ s. Lysvæne: 13 Sm. $40^{\circ} 50' 21'' N.$ $8^{\circ} 24' 09'' E.$

1110. Italien W.-Kyst. Maurizio. Lystønde inddraget.

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 205/401. Genova 1915.)
Da Fyret er flyttet ud paa Yderenden af den forlængede S.-Mole er Lystønden, som laa uden for Molen, inddraget. $43^{\circ} 52\frac{1}{2}' N.$ $8^{\circ} 01\frac{3}{4}' E.$

1111. Italien W.-Kyst. Moloria Banke. Fyr forandret.

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 224/427. Genova 1915.)
Om kort Tid forandres Fyret ved S.-Enden af *Moloria* Banke til at vise rødt Et-Blink hver 5 s., Blink 1 s., Mørke 4 s. I øvrigt uforandret. $43^{\circ} 32' 45'' N.$ $10^{\circ} 13' 11'' E.$

1112. Italien W.-Kyst. Kap Bianco. Lystønde ndlægges.

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 224/428. Genova 1915.)
Om kort Tid ombyttes Tønden ved *Kap Bianco* Grund med en Lystønde, der viser grønt Et-Lyn hver 3 s., Lyn $0,3^{\frac{1}{2}}$ s., Mørke $2,7^{\frac{1}{2}}$ s. Synsvidde: $4,6$ Sm. $42^{\circ} 49' 36'' N.$ $10^{\circ} 20' 59'' E.$

1113. Italien W.-Kyst. Giglio. Punta del Fenajo. Fyr forandret.

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 224/426. Genova 1915.)
Om kort Tid forandres *Punta del Fenajo* Fyr paa N.-Enden af *Oen Giglio* til at vise hvidt Et-Blink hver 10 s., Blink 2 s., Mørke 8 s. $42^{\circ} 23' 12'' N.$ $10^{\circ} 52' 55'' E.$

paabegyndt Anskaffelsen af større Sejlskibe forsynet med Motor til Fragtfart; Tabellen omfatter tre saadanne, hver paa over 100 R.-T. og med tilsammen 604 R.-T. — Tabellen viser dernæst, at Antallet af Dampskibe har holdt sig omtrent uforandret i en Aarrække, nemlig c. 640; Tonnagen derimod forøgedes i 1913 med 6,000 R.-T. og i 1912 med 3,800 R.-T.; i Klasserne for store Skibe maa følgende Antallet vokse, medens der bliver færre i de mindre Klasser; fra 1907 til 1913 blev Antallet af Skibe paa over 300 R.-T. forøget fra 361 til 393, men af Skibe under 300 R.-T. formindsket fra 280 til 249. — Tonnagen for Sejlskibe er saa godt som uden Undtagelse bleven formindsket i hvert af de sidste 20 Aar; ogsaa i 1913 var der Nedgang, om end kun med 1,300 R.-T. Af den samlede Registertonnage udgør Sejlskibene nu kun 17 pCt., og regner man efter Transportevnen, bliver Sejlskibenes Andel kun 5 pCt. (idet man plejer at sætte 1 Dampskibstons Effektivitet = 3,6 Sejlskibstons).

Nedenstaaende Tabel angiver Fordelingen efter Hjemsted (Registreringsdistrikt) for Tonnagen ved Udgangen af 1913 for de vigtigste Pladsers Vedkommende.

	Registertons for			Ialt R.-T.
	Dampskibe R.-T.	Motorskibe R.-T.	Sejlskibe R.-T.	
Kjøbenhavn	352,810	20,293	15,516	388,619
Svendborg	6,984	417	21,699	29,100
Marstal	1,835	65	26,546	28,446
Esbjerg	23,483	1,506	481	25,470
Andre Provinsdistr. . .	36,354	7,317	25,638	69,309
Tilsammen . . .	421,466	29,598	89,880	540,944

Af den samlede Tonnage var altsaa 388,619 R.-T. eller c. 72 pCt. hjemmehørende i Kjøbenhavn; 25 à 30,000 R.-T. hørte hjemme i hvert af de tre Distrikter Svendborg, Marstal og Esbjerg, hvilket tilsammen giver godt 15 pCt. for disse tre Pladser. Tilbage for hele det øvrige Danmark bliver altsaa kun 13 pCt. af den samlede Registertonnage. — I Kjøbenhavn og Esbjerg bestaar Handelsflaaden i det væsentlige af Dampskibe, medens Marstal og Svendborg hovedsagelig er Sejlskibspladser; af den under Kjøbenhavn anførte Sejlskibstonnage er iøvrigt en forholdsvis stor Part dels Lægtene, Pramme o. l., der vel er forsynet med Sejl, men som dog i Regelen benyttes i Bugserfarten, dels Skoleskibe, Bjergningsskibe, Lystfartøjer eller andre Fartøjer, der ikke anvendes i almindelig Fragtfart. — I Marstal og Svendborg holder Sejlskibsflaaden sig med paafaldende Styrke under den Tilbagegang, som ellers overalt har været Sejlskibsfartens Lod; kun i enkelte korte forbigaaende Perioder har disse to Byer haft en lidt større Sejlskibstonnage end den nuværende. Dog er der i de senere Aar kommen en Del Dampskibe til, navnlig i Svendborg.

Blandt alle de øvrige Provinsbyer er der ingen, hvis Tonnage i 1913 naaede 8,000 R.-T. De fire vigtigste i Rækkefølgen efter den registrerede Tonnages Størrelse er Aalborg (7,893 R.-T.), Korsør 7,099 R.-T., hvoraf imidlertid over Halvdelen er Dampferger o. l., (tilhørende De danske Statsbaner), Aarhus (4,422 R.-T.) og Odense (3,673 R.-T.). — Af de 36,354 Dampskibstons, der ialt er registreret i »Andre Provinsdistrikter«, tilhører den største Del Statsbanerne. Det Forenede Dampskibsselskab eller andre kjøbenhavnske Rederier; Tonnagen for Dampskibe, der i disse Byer under selvstændige Provins-Rederier gaar i egentlig Fragtfart, udgjorde kun c. 10,000 R.-T.

Af de her omtalte Skibe (alle over 4 R.-T. Netto) var 1,109 med 8,327 Tons optaget paa Registrene over Fiskerfartøjer. Endvidere var 14,325 Baade under 4 R.-T. registrerede som Fiskerfartøjer. Sidstnævnte Antal stiger ret stærkt; det udgjorde 14,014 i 1912 og 12,400 i 1908. Forøgelsen var altsaa godt 300 i det sidst forløbne Aar, 350 à 400 Fartøjer gennemsnitlig

aarlig i hvert af de fire foregaaende Aar. Stigningen falder især paa Motorbaade, hvis Antal udgjorde 2,803 i 1913, men kun 883 i 1908.

(Statistiske Efterretninger.)

Fragtmarkedet.

I de fleste Retninger er Markedstonen fast og omtrentlig paa samme Niveau som forrige Uge, undtagen for Kul fra U. K. til Nordfrankrig, Atlanterhavshavnene og Middelhavet, som har pæne Stigninger at udvise. Saaledes er f. Eks. Kulraten fra Østkysten til Rouen gaaet op til c. 18/20 Bordeaux, c. 30/ Genua eller c. 3/ højere end Ugen i Forvejen. — Fra Nordamerika er der mange Laster, i Særdeleshed flere Kullaster, og disse er ogsaa steget til c. 41/6 Vestitalien, ogsaa til Sverig er der en Del Laster til c. 45/ Vestkysten, 47/6 Stockholm for større Baade. — Træfragterne fra Sverig ligger temmelig uforandret. Fra Hvidehavet slutes ingen danske Dampere, da Krigsforsikringen ikke dækker forarbejdet Træ til krigsførende Magters Havne. Blandt de sidste Befragtninger skal vi nævne følgende:

Østlen. Sukker fra Java 77/6 U. K., September. Ris Saigon 75/ Havre eller Marseille. 78/ Dunkerque, 75/ Rangoon/Amsterdam, Septbr. Paa Dødvægtbasis fra Kalkutta 67/6 én, 69/ to Havne, Marseille/Spanien/U. K. »net terms«, September. Erts 51/3 Bombay/Garston, September. Korn Kurrahee 40/9 én, 41/9 to Havne U. K., September.

Middelhavet. Erts 8/9 Hornillo Bay/Cardiff, 12/ Carthagen/Garston (4,000), 15/ San Juan/Middlesbro 13/ à 13/6 La Goulette/Østkysten U. K. 13/ Huelva/Nordstaterne. »Tinto Terms«, September. Salt fra Tunis eller Trapani omkring 22/ Vestnorge. Erts Bilbao 10/ Heyshamn, 10/6 à 10/9 Middlesbro.

Nordamerika. Fra New York 90/ til 4 Havne Australien. Tungt Korn Northern Range 10/3 à 10/4½ Vestitalien, September. (10/7½ Oktober—November), 10/3 à 10/6 Danmark eller Bergen/Malmø Range, 11/3 à 11/6 Vestsverig, September—Oktober. Montreal 10/6 Neapel, prompt. Kul Norfolk 34/ Rio Janeiro, 41/6 Virginia/Vestitalien, 41/ Bahia Blanca, 33/6 Montevideo. Paa Netto Charter fra Savannah etc. omkring 60/ Skandinavien, 62/6 fra Golfen, Oktober. Timecharter amerikansk Fart 12/ à 13/ Dødvægt for 6—9 Maanedere.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grønsen c. 62/6 U. K., 68/9 à 70/ Holland, 77/6 à 80/ Skandinavien, September—Oktober Rosario 63/9 Birkenhead, prompt.

Østersøen. For D. B. B. fra Sverig noteres c. Fres. 220 Barcelona, Fres. 175 Haparanda/La Rochelle, 110/ à 115/ Sundsvall/Belfast eller Poole, 80/ à 85/ Grimshy eller Hull, 92/6 à 95/ til London, Hfl. 42—45 Holland. Vaad Træmasse Fres. 42—45 Luleå/Rouen, c. 27/6 Preston. Fra Østnorge noteres for vaad Træmasse 18/ til Manchester, Fres. 25 Drammen/Rouen.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth mellem 12/ og 13/ Danmark for 1,500—2,000 Tons Baade, 20/ for Koks til Syd Norge (1,200), 16/6 Boulogne, 18/ Havre eller Rouen, 20/ Bordeaux, 24/ Algier (5,200), 29/ Livorno (3,000), 30/ Genua (4,500). Hull eller West Hartlepool 17/ Rouen, 30/ Livorno. Fra Cardiff eller Newport 15/ Rouen, Fres. 24—25 Bordeaux, 30 Algier, 31—32 Marseille, 27/6 Genua, Savona eller Livorno (3,000—5,000), 27/6 à 28/ Aleksandria, 17/ Las Palmas etc., 21/ Rio Janeiro, River Plate eller Buenos Aires.

(Skrevet den 1. Sept. 1915.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge Yest paa er Fragtmarkedet vedvarende fast for Trælaster, men Vanskelighederne er paa Grund af Krigsforholdene større for Sejlads til krigsførende Lande, ligesom Krigsforsikringspræmien er betydelig højere og enkelte Varer forsikres ikke mere.

Transporten fra svensk Østersøhavn er dog mere sikker for Ødelæggelse, men Fragterne derfra er forholdsvis mindre end fra Vestsverig og Østnorge.

Returfragter for Kul ligger lavere, 16: å 18/ til danske og norske Havne, men det er overordentlig vanskeligt at erholde License og flere Fragter er annulleret af denne Grund, hvad der medfører betydelige Ophold, særlig da der kun er faa Fragter i Markedet, saa at der er al Sandynlighed for tidlig Oplægning i Nord Østersofarten.

Angaaende de mindre Skibe er der for Nordtysklands Vedkommende ingen Forandringer i nogen Retning, ligesom heller ikke Norge eller Sverig har noget nyt at meddele siden sidste Beretning. Den svenske Steneksport til Tyskland synes at være i Aftagende. Danmark er fra Provinserne lige stille: af nyt Korn skal der være afskibet enkelte Ladninger Hvede, derimod bliver der næppe nogen stor Trafik med Byg, som stadig ikke maa benyttes til Fabrikation af Øl og Sprit. Sukkertrafiken lader ogsaa til at være lidt mindre livlig. Kjøbenhavn har i den forløbne Uge været gennemgaaende fløv; der ventes i denne Uge et Par Majsdampere samt Hvededampere, fra hvilke der sikkert bliver nogle Omladninger. Der sluttedes for let Byg til Jylland 4 Kr., Hvede til Horsens 14 Øre, Thisted 20 Øre, Flintsten til Stettin 4½ M., samt for Majs til Nykjøbing Sj., Holbæk og Skelskør 13 Øre.

Havarier og Forlis.

Langland, engelsk Trawler er strandet paa Thorshavn. Besætningen, 12 Mand, er reddet ind til Myggenæs.

Asta, Trawler af Frederikshavn, strandet paa Nordsiden af Hrisey, er bragt flot af Svitzers i ubeskadiget Stand.

Neptunus, Dpsk. af Helsingborg, strandet ved Æbø, er kommet flot ved egen Hjælp og har fortsat Rejsen.

Ruth, Dpsk. af Kristiania, kom paa Rejsen fra Odense til Kjøbenhavn med en Restladning Majs, paa Grund paa Lillegrunden ved Eysens Hoved. To Bjergningsdampere assisterede Skibet flot, efter at en Del af Ladningen var løst i Lægter. Skibet har fortsat Rejsen.

Viking, Skonnert af Marstal, kom den 24. ds. paa Rejsen til Norge med en Ladning Kokes paa Grund ved Rudkjøbing. Skibet kom senere flot med Assistance.

Nybygninger, Køb og Salg.

Nyt Dieselmotorskib. Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibbyggeris Værft paa Refshaleen, blev den 26. f. M. et nyt Dieselmotor Skib til Aktieselskabet Det ostasiatiske Kompagni sat i Vandet.

Dimensionerne er: 425' x 55' x 38' 6" (til Shelterdak) og Bæreevnen 9,550 Tons d. w.

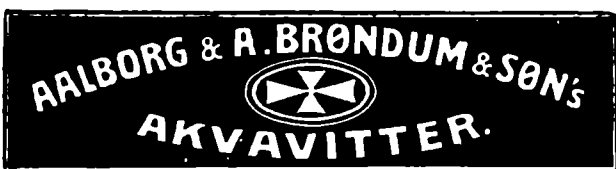
Skibet vil blive forsynet med to Hoved-Dieselmotorer, der kan udvikle tilsammen 3,100 ind. HK. og give Skibet en Fart af c. 11¼ Knob lastet.

Som Tilfældet har været ved de tidligere til Det ostasiatiske Kompagni leverede Fragtskibe, vil der ogsaa her blive indrettet nogle enkelte, smukt ndstyrede Kamre for Passagerer.

Alle Spil og alt Dæksmaskineri, Styreapparater m. m. bliver elektrisk drevet; der er elektrisk Lys overalt.

Skibets Navn blev »Columbia».

Paa den ledige Bedding lægges Kolen til et nyt Dieselmotorskib.



Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau
ved CHARLES HVILSOM,

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Foriang Katalog.

Send Opgave.

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa ½ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

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

Faas gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Amaliegade 32-34, Tlf. 4956.

Tuborg Øl
og *Tuborg Mineralvande*
kan paa Grund af deres ypperlige
Kvalitet og store Holdbarhed særlig
anbefales til Skibsproviant.

Tuborgs Depot: Amaliegade 32-34, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kjøbenhavn 30./8. — Amalimborg ank. Korsør 27./8. — Brattingsborg afg. Manchester 10./8. — Borglum ank. Helsingør 29./8. — Dansborg afg. New York 26./8. — Elsborg pass. Hirtshals 28./8. — Flynderborg afg. Kjøbenhavn 28./8. — Guldborg pass. Sagres 24./8. — Gurre ank. Baltimore 24./8. — Hammershus afg. Rio Grande 26./8. — Harrildsborg pass. Skagen 27./8. — Jølling ank. Baltimore 19./8. — Jømsborg ank. Sharpness 25./8. — Jungshoved afg. Higuera 24./8. — Jørgersborg pass. Hirtshals 29./8. — Kallundborg ank. Kjøbenhavn 28./8. — Kalo ank. St. John N. B. 28./8. — Klampenborg ank. Kjøbenhavn 27./8. — Kronborg ank. Filadelfia 26./8. — Lejre afg. Aalborg 23./8. — Næsborg ank. Mariager 29./8. — Randelsborg ank. Greenock 22./8. — Rosenborg ank. Oran 28./8. — Silkeborg ank. Quebec 29./8. — Skanderborg ank. Manchester 23./8. — Skodsborg ank. Manchester 6./8. — Spigerborg afg. West Hartlepool 28./8. — Stegelborg afg. Liverpool 21./8. — Stjerneborg ank. Huelva 24./8. — Tuborg pass. Dungeness 13./8. — Tauruborg ank. Kjøbenhavn 23./8. — Ulfsborg afg. Aarhus 16./8. — Uranienborg ank. Rotterdam 29./8. — Ørkild afg. Habana 23./8.

Vesterhavet. Cito, Toft, pass. Helsingør 31./8. for Kjøbenhavn. — Rigmor, Uldall, pass. Cabo Carvoeiro 30./8. for Palma. — Bertha, Degu, pass. Fornæs 31./8. for Odense. — Fylla, Lund, ank. Rouen 30./8. — Nora, Jensen, pass. Hirtshals 31./8. for Aalborg. — Stella, Schiff, ank. Malaga 29./8. — Valborg, Jepsen, ank. Piteå 30./8. — Laura, Thøgersen, afg. Cadiz 28./8. til Lissabon. — Inger, Skou, ank. Iviza 28./8. — Thyra, Nielsen, pass. Beachy Head 27./8. for Middlebro. — Gerda, Iversen, afg. Gelle 29./8. til Santander. — Karla, Brinch, ank. Burghead 27./8. — Nancy, Pedersen, ank. Portsmouth 27./8. — Nordsoen, Nielsen, ank. Newcastle 28./8. — Yrsa, Gramstrup, ank. Stockholm 27./8. — Polly, Mathiasen, afg. Barcelona 27./8. til Alicante. — Norma, Madsen, ank. Lissabon 26./8. — Anna, Jessen, ank. Hernösand 27./8. — Nexos, Johansen, ank. Alicante 26./8. — Ulla, Haren, ank. Romé 26./8. — Johanne, Mikkelson, pass. Helsingør 26./8. for Cadiz. — Marie, Nielsen, afg. Valencia 24./8. til London.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harbø, ank. Aarhus 30./8. — Johan Siem, Tannebek, ank. Kirkwall 28./8. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Norresundby 28./8. — Russ, Petersen, ank. Baltimore 30./8. — Vladimir Sawin, Wiitenkamp, ank. Cork 21./8. — Excellence Pleske, Boutrup, afg. Norresundby 30./8. — Michail Outchoukoff, Nielsen, afg. Las Palmas 22./8. — Generalkonsul Pallisen, Folkenberg, afg. Newcastle 18./8. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Rosario 26./8. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Miramichi 20./8. — Nawa, Dahl, afg. Ardrossan 6./8. — Freja, Harbø, ank. Marseille 28./8. — Rota, Christensen, ank. New York 27./8.

Det ostasiatiske Kompagni. Annam afg. Vladivostok 15./8. hjemg. — Arabien pass. Perim 23./8. udg. — Falstria ank.

Nikolajevsk 25./7. hjemg. — Indien afg. San Francisco 24./8. udg. — Magdala afg. Kirwall 17./8. udg. — Panama pass. Perim 29./8. hjemg. — Bandon afg. Port-Said 25./8. hjemg. — Chumpon afg. Port-Said 27./8. hjemg. — Fionia afg. Middlesbro 29./8. udg. — Pagan afg. Suez 27./8. udg. — St. Croix pass. Perim 28./8. hjemg. — Oceana ank. Göteborg 27./8. udg. — Transvaal afg. Tjilatjap 26./8. hjemg. — Bintang ank. San Francisco 25./8. hjemg. — Jutlandia ank. Norre Sundby 27./8. udg. — Rhodesia afg. Buenos Aires 15./8. hjemg. — Selandia afg. Iquique 28./8. hjemg. — Tranquebar ank. Antofagasta 21./8. hjemg. — Australien ank. Stornoway 29./8. udg. — Kina afg. Colombo 25./8. udg. — Natal afg. Mejillones 20./8. hjemg. — Siam ank. Sydney 23./8. udg. — Tongking afg. Colombo 29./8. hjemg.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. Aalborg 29./8. til New York. — Gulfaxe, Petersen, ank. Zaandam 28./8. — Skinfaxe, Weichardt, ank. Axelsvik 28./8. — Rimfaxe, Petersen, afg. Dunston 28./8. til Kjøbenhavn.

Høimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Almeria 29./8. — Elna, Christensen, afg. Bona 25./8. — Therese, Pedersen, ank. Oran 25./8. — Harriet, Larsen, ank. Tynen 27./8. — Dagny, Thorkildsen, afg. Rochefort 29./8. — Simone, Olesen, afg. Kjøbenhavn 31./8. — Jeanne, Olsen, afg. Port Vendre 25./8. — Vera, Riso, ank. Swansea 28./8. — Daisy, Kolster, ank. Kirrekaldy 26./8. — Anine, Leth, ank. Cetto 31./8.

Dania. Mary, Clausen, afg. Newcastle 30./8. til Frederikshavn. — Flora, Lorentzen, pass. Ouessant 31./8. for Bilbao. — Nelly, Clausen, ank. Helsingør 29./8. — Lilly, Bang, ank. Vejle 31./8. — Alexy, Duhn, ank. Gijon 28./8. — Dagny, Sørensen, afg. Gijon 31./8. til Fowey.

Thure. H. A. Hansen, Andreasen, ank. Hobro 23./8. — Peter Bom, Jørgensen, ank. Kalundborg 27./8.

Briz Hansen & Co. John, Mathiesen, afg. Blyth 29./8. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Hull 17./8. — Nordpol, Nielsen, ank. Ronne 1./9. — Fanny, Nielsen, ank. Queenstown 31./6. — Hillerød, Aukersen, ank. Fowey 14./8.

Dampskibsselskabet Redby Havn. Freja afg. Struer 27./8. — Dansted ank. Aarhus 24./8. — Rolf afg. Kjøbenhavn til Sjællands Odde 25./8.

Orion. Sirius afg. Vejle 31./8. til Galveston. — Orion ank. Odense 29./8.

Era. Enigheden, Jensen, ank. Randers 28./8. — Energi, Jensen, ank. Leiths Red 23./8. — Erindring, Nielsen, ank. Methil 28./8.

Sejlskibe.

Svendborg. I. Lotz, Hansen, ank. Warberg 24./8. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Rudkjøbing 23./8. — Ruth, Larsen, ank. Akureyri 25./8. — C. L. Rasmussen, Hansen, ank. Dalhousie 23./8. — Thor, Andersen, ank. Rudkjøbing 25./8. — Falken, Rasmussen, ank. Rhyll 25./8. — Althea, Petersen, ank. Fowey 25./8. — Zenitha, Jensen, ank. Fowey 28./8. — Fortuna, Jørgensen, ank. Archangel 25./8. — Linhardt, Madsen, ank. Odense 30./8. — H. C. Jensen, Larsen, ank. Leith 29./8. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Reykjavik 28./8. — Jørgen Ring, Rasmussen, ank. Assens 29./8. — Solon, Rask, ank. Boston 27./8. — Kathrine, Hansen, ank. Skagou 27./8. — Ariel, Ravnemose, ank. Archangel 24./8. — Clytia, Jensen, ank. Dynes 28./8. — Elisabeth Eff, Hansen, ank. Brevik 28./8. — Meta, Müller, afg. Chatham 28./8. — Pallesen, Hansen, ank. Frederiksstad 27./8.

Era. Nanna, Østermann, afg. Lübeck 24./8. til Kristiania. — Hebe, Clausen, ank. Nykjøbing Sj. 23./8. — Nicoline, Hansen, er ank. Bogense. — Emilie, Hansen, ank. Hals 23./8. — Eos, Nielsen, ank. Vaterford 13./8. — Haabet, Petersen, ank. Leith 23./8. — Abba, Hansen, ank. Leith 23./8. — Minde, Rasmussen, ank. Grenaa 24./8. — Bonavista, Christensen, ank. Leith 23./8. — Norden, Rasmussen, afg. Chatham 24./8. til Llaunely. — Adelo, Weber, ank. Göteborg 25./8. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Fleetwood 23./8. — Duen, Hay, ank. Kjøbenhavn 23./8. — Enigheden, Hansen, ank. Kjøbenhavn 23./8. — Duen, Andersen (Ommel), ank. Kjøbenhavn 23./8. — Kathinka, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 23./8. — Bertha, Hansen, afg. Kjøbenhavn 23./8. — Gloria, Kromann, afg. Fjellebroen 25./8. til West Wemyss. — Debra, Rasmussen, ank. Egersund 25./8. — Argo, Clausen, ank. Nelson (N.B.) 23./8. — Bolgen, Friis, ank. Göteborg 25./8. — Arken, Anderson, ank. Leith 25./8. — Advance, Bager, ank. Swinemünde 26./8. — Margrethe, Petersen, ank. Kjøbenhavn 24./8. — Duen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 25./8. — Signe, Hansen, ank. Rønne 30./8. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Frederikshald 25./8. — Havfruen, Rasmussen (Soby), afg. Kjøbenhavn 26./8. til Randers. — Kastor, Albertsen, ank. Swinemünde 26./8. — Mary, Andersen, ank. Thorshavn 26./8. — Alta, Albertsen, ank. Drammen 26./8. — Adjutor, Kock, ank. Kristiania 26./8. — Haabet, Rise, ank. Ystad 27./8. — N. Hansen, Albertsen, ank. Halmstad 27./8. — Trovøryri, Watson, ank. Leith 26./8. — Ophelia, Clausen, afg. Wemyss 25./8. til Svendborg. — Frem, Christoffersen, ank. Aalborg 27./8. — A. H. Friis, Hansen, ank. Haugesund 27./8. — Thor, Olsen, er ank. Heruosand. — Johanne, Jørgensen, ank. Dalhousie 27./8. — Amor, Hansen, ank. Warumünde 27./8. — Neptun, Skals, ank. Nexø 27./8. — Poseidou, Rasmussen, er ank. Burnt-island. — Haus pass. Torr Head 22./8. uordg. — Jenny, Svane,

er ank. Swansea. — Phoenix, Christensen, ank. Tonsberg 29./8. — Saga, Olsen, ank. Bauty 27./8. — Anne, Levinsen, ank. Trawemünde 28./8. — Vega, Petersen, ank. Göteborg 28./8. — Doris, Boye, ank. Falkenberg 29./8. — Christiane, Petersen, ank. Ronne 30./8. — P. R. Nielsen, Petersen, er ank. Bandholm. — Freden, Christensen, afg. St. Johns 28./8. til Irvine. — Idun, Rasmussen, ank. Göteborg 30./8.

Sønderho — Fano, Martha, Fischer, ank. 28./8. til Liverpool fra Kanada.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 2. September 1915. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1914. (Fortsat.) — Efter et Aars Krig. — Danmarks Handelsflaade. — Fragtmarkedet. — Havvarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns uofficielle Børskurs.

Motorbaad.

12—15 H.K. ønskes til Købs. Billet mrk. »M. B. 9522« til Wolffs Box, København K.

Mæglerfuldmægtig.

Ung Mand, 25 Aar gl., militærfri, for Tiden ansat i større Provins-Mæglerforretning, søger Plads straks eller senere i en større Skibsmæglerforretning eller paa Skibsrhederkontor. Gode anbefalinger haves. Reflektanter bedes indlægge Billet, mrkt. „233“, paa dette Blads Kontor.

Skibsfører.

En ældre, praktisk, erfaren Skibsfører saavel i Nord- og Østerø som overseisk Fart søger Plads paa et større Dampskib. Billet mrkt. „Skibsfører“ bedes indlagt paa Søfartstidendes Kontor.

R. Møllers Skibsværft.

Telefon 246. Faaborg. Telefon 246.

Nybygning og Reparation af Træskibe.

Patent-Ophalingsbedding for 450 Tons Egenvægt.

Frederikshavns Værft 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. — — Stalstelefon 4. —

Stavanger Preserving Co.

Stavanger.

Hermetik til Skibsbrug

faas hos

Skibsprovianteringshandlerne

over hele Verden.

Kjøbenhavns
uofficielle Børskurs d. 1. Septbr. 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	205—201 ¹ / ₄	201 ¹ / ₄	202
Danmark	197—196 ¹ / ₄	196 ¹ / ₄	196 ¹ / ₄
Norden	203 ¹ / ₄ —201 ¹ / ₂	203	204
Carl	224 ¹ / ₄ —226 ³ / ₄	225 ¹ / ₂	226
Dannebrog	269—273	269 ³ / ₄	270
Skjold	196—195	194	195
Urania	—	—	—
Dampsk. af 1896	233 ¹ / ₄ —235 ¹ / ₄	234 ¹ / ₂	235
Højmdal	231 ¹ / ₄ —236	236	236 ¹ / ₂
Gorm	234—242	241 ¹ / ₂	242 ¹ / ₂
Neptun	239—237	236 ¹ / ₂	238
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	145—147	145 ¹ / ₄	145 ¹ / ₂
State- og Kredittforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk. 1. Afd. 1. S.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvn. Kreditf.	—	—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — 2. Serie.	—	—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — 1.	—	—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf.	9.	—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — 7.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % — 6.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	3.	—	—

	Gjort til	Køber	Sælger
Aktier.			
Nationalbank	151 ¹ / ₄ —151 ¹ / ₄	151 ¹ / ₄	151 ¹ / ₄
Privatbank	111 ¹ / ₄ —111 ¹ / ₄	111 ¹ / ₄	111 ¹ / ₄
Landmandsbank	134—136 ³ / ₄	136	136 ¹ / ₂
Handelsbank	145	145	145 ¹ / ₂
Kbhvns Laane- og Diskontobank	97—97 ¹ / ₄	97	97 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	268—266 ³ / ₄	267	267 ¹ / ₄
Burm. & Wain	126—129 ¹ / ₄	128 ¹ / ₄	129
Bryggeri Aktier	—	157	157 ¹ / ₄
Helsingør Jærnsk.	—	—	—

Vekselkursen d. 1. September 1915

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	78.80	
London	18.16	
Paris	67.00	
Amsterdam	167.00	
Wien	69.00	

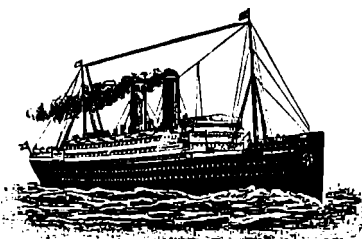
Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden

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 Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brodr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

WIESE & Co., LISSABON.
SKIBSMÆGLERE & SALTEXPORTØRER.
Bunker Kul. (Største flydende Kullager). Billigste Priser.
Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).



Viggo Jensen, A/S.
Maskinfabrik • Aarhus.
Al Slags Skibsarbejde,
større saavel som mindre
Reparationer udføres,
iligesom vi paatager os
Renning af Kedler.

Kun første Klasses Arbejde udføres.

— Telf. 2437. —

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 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Iegner 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: Holberggade 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 10756

Genforsikrings-Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 6 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

Telegr.-Adr.: REASSURANCE.

Forsikringsaktieselskabet „National“

København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige, faste Præmier

Hovedkontor: Nørrevoldgade 15
Telefon 7565. Telegram-Adr.: „Nation“.

H. P. HAGELBERG.

Konsulent i Skibs- og Søfartssager. — Havarilagent.
Sø-Assurance-Expert.

Assistance tilbydes i Strandings- og Havarililfælde, samt ved Søforklaringer etc. Endvidere ved Kontrahering, Vurdering, Køb og Salg af Skibe. Tilsyn føres med Skibe under Nybygning og Reparationer.

Hoprel:
13, Nordre Frihavsgade,
København.

Telegrnm.-Adresse:
BERGHAGEL, KØBENHAVN.
Telefon Øbro 3406 x.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vesteraagade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

TIVOLI

Sommersæson fra 8. Maj til 12. Sept. 1915.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncertsalen, Harmoniorkestret og Promenadeorkestret. Hver Uge: Solist- og Symfonikoncerter. — Operetter, Vaudeviller, Farcer i Teatersalen. — Artistforestillinger paa Kunstnerplænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag:

Stor Fest med Illumination og Fyrværkeri. Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karusseller, 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).

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., Holtergsgade 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 Ladøplads. Axel Lund. Telf. 3.

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

Aarhus. Sophus E. Johnsen. Tlf. 2859 & 2879. Tlfgr.-Adr.: Sejus. Breve til min Adresse leveres straks ved Skibs Ankomst. Motorbaad til Rheden.



Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

Axel Carlsen

Skibshandel
ved Toldbodvejen, AALBORG.
Telegr.-Adr.: Axel Carlsen. Telefon 707.

Skibsmægler

C. V. Petersen,

Telf. 149 Svendborg Statstelef. 10
Dampskibsagent

Hans Nielsen

Skibsproviantering
Aarhus.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Støvedor.
Telegr.-Adr. „Vollhol“, Lovisa.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Statstelef. 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Henthin's Eftf.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

Telegr.-Adresse:
„Broker“.

RANDERS.

Statstelef. Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

P. Jørgensen & Co., Korsør.

Telegramadr.: „Jørgensen“.

— Skibsmæglere. —

Telefon 6 & 16.

Statstelef. 11.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1182
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Jens Philipsen
Statsaut. Forhyring
Havnen 13. Telefon 732.
Horsens.

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872)

anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.
Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.
Telefon: CENTRAL 4140.

ZOOB. HAVE

i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Markristensen.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Overretssagfører

E. Moltzen

Odense
Retssager (sp. Sø- og Handelssager)
og Handelsinkassation.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søsager).

Put

en Kasse »Svendborg
Bockøl« ned i Pro-
viantrummet, saa har
De stedse et godt
holdbart og sundt
Glas Øl at byde
Deres Venner, hvor
paa Kloden, De end
kommer.

Remington,

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

Brix-Hansen & Co.

København.
Dampskibsbefragtning.
Tlf. Adr.: 3224.
Tonnage. Telefon: 3244.

Bjorch-Jensen & Co.

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

Husk

Petersen-Faxe's

HERREKVIPIERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

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.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

W. CHR. WILLARSEN

Skibsmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

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 6552.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjorbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

CHRISTIAN THEIL

Mindgade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til D. F. O. S.



Utzon & Stegmann, Skibsmæglere. Aalborg.

Telegr.-Adr.: UTZON.
Telefoner: 2200 - 2075.
Statstelef. 2.

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
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“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. Albert B. Cohn. Telefon 3283.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift — Solid — Driftssikker.

5—100

HK

A/s „VØLUND“.

Blegdamsvej 32. København N.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISEMENTS PRIS.

Forste Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre.
Anden Side og Siden efter Tekst pr. Petitolinie à 45mm Bredde 25 —
De øvrige Sider pr. Petitolinie à 45mm Bredde 20 —
Moderation for 5 Gange 13 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

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).

Aarhus mekaniske Værksted
Alle Slags Skibs- og Maskinreparationer
samt Kedelrensning udføres.
Fredensgade 16. Telefon 3950.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og
midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværks-
arbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved
Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,

Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,

Telef.: 6817 Grønningen Nr. 1 — Kjøbenhavn. Eksportlager
6818 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

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.: „RANET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Hørækkvlperling.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

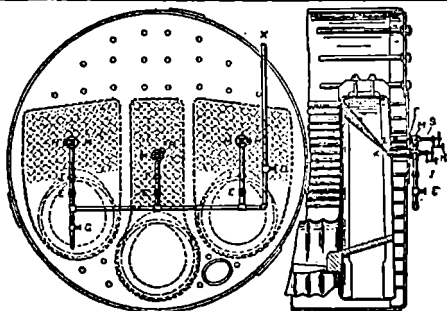
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 36.

Kjøbenhavn, Torsdag den 9. September 1915.

22. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Billige i
Anskaffelse.

Anbringes fast i den hagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Hænding og uden at behøve at åbne Røggæmmedørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Sæden gear 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 Nyttørvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER.
1403 — 1405
3053 — 3073

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
Petrograd. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



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

Palle Sørensens Effk.
Sølvtorvet 4.
Telf. Øbro 1515 y.

Største Udvalg af Skibsure.
Sø-, Rejse- & Teaterkikkerter,
Briller & Pincenez m. m.



AKTIESELSKABET HOLZAPFEL-SELANDIA

Compositloner
Jern, Staal og Træskibsbunde.
Leverandør til Flaaden.

Indregistreret



Varemærke

Rustbeskyttende Farve
Bunkers og Lastrum.
Leverandør til Statsbanerne.

Telegramadr.: „HOLZANDIA“.
Kontor: Toldbodvej 7, Kjøbenhavn.

Telf.: 5601. Palæ 2256J

Fabrik: Øresundsvej, Amager.

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 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“.

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 Effk., St. Annaplads 19 & 21.

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

C. Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297

" 1297

" 2197

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Bådebyggeri
Aalborg
arbejder sig med alt ill. Fagel hørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Remingtons

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

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
»Bunker-
depot».

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT

Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition. ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

Telefon
513

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
»Bunker-
depot».

HELSINGØRS BUNKERKUL DEPOT.

Prima Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat til Dagens billigste Priser.

C. K. HANSEN.

KØBENHAVN.

∴ DAMPSKIBSRHEDER ∴

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.
BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dampskibsselskaberne

VULCAN og MERCUR

Telefon 5459. Telegramadresse: »Ganus«.

Korresponderende:

Reder N. P. Nielsen,

Herluf Trollesgade 28.

A. O. ANDERSEN & Co.

Copenhagen & Christiania.

Telegr.: Pacao { Copenhagen. Teleph. { 5836 Copenhagen.
Christiania. { 19369 Christiania.

STEAMSHIPOWNERS-AGENTS

Chartering - Clearance - Average.

P. Brown jun. & Co.

Dampskibsrederi * Dampskibsagentur.

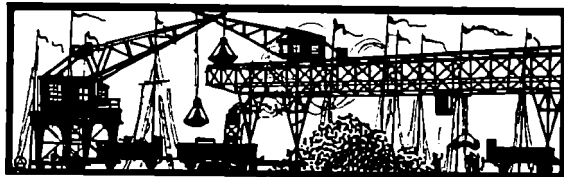
Amaliegade 43. — Telegr.-Adr.: »Brown«. — Tlf. C. 276.

Knud Degn.

Raadgivende Ingeniør,
cand. polyt. M. Ing. F.
projekterer og leder Udførelsen af alle Slags
**Havne- &
Uddybningsarbejder**

Kontor: Havnegade 55¹. København K. Telefon 351.

DEMAG



Losse- og Transport- anlæg, Havnekraner, Wagontippere, Selvgribere.

REPRÆSENTANTER:

Edwards & Rasmussen
INGENIØRER.

København B, Vestergade 3.

**DEUTSCHE
MASCHINENFABRIK A-G
DUISBURG**

H. NIELSEN

1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags
Skibsreparationer.

Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

WIESE & Co., LISSABON.
SKIBSMÆGLERE & SALTEXPORTØRER.
Bunker Kul. (Største flydende Kullager). **Billigste Priser.**
Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).

Krigsforsikring for propplastede Skibe.

Til en gensidig Forening for Krigsforsikring af Skibe lastede med Props til England søges Medlemmer. Naar 50 Skibe er indtegnede træder Foreningen i Virksomhed. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse gennem Billet mrk. „100“ til Annoncebureauet „Skandinavien“, Holbergsgade 10, København K.

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

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. Skrivelse fra Handelsministeriet angaaende Besættelsen af den ledige Post som dansk Vicekonsul i Strømstad. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
2. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Ansættelse af en autoriseret Forhyringsagent i Faaborg. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
3. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Ansættelse af en autoriseret Forhyringsagent i Kerteminde. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
4. Skrivelse fra Samme angaaende en engelsk »Order in Council« af 28. Juli d. A., i hvilken der bebudes skærpede Bestemmelser vedrørende fremmede Skibsføreres og Søfolks Adgang til at gaa i Land i britiske Havne m. v. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
5. Skrivelse fra Samme med Eksemplar af »Reichs-Gesetzblatt« Nr. 93/1915, der indeholder en Forordning af 16. Juli d. A. angaaende Tillæg til den tyske Priseretsordning af 15. April 1911. — Skrivelsen toges til Efterretning.
6. Skrivelse fra Samme med Indberetning til Udenrigsministeriet fra Generalkonsul Hecksher i Stockholm angaaende den svenske Stats Udlaan til Rederier.
7. Skrivelse fra Samme med Tryksager vedrørende Panamakanalen — toges til Efterretning.
8. Skrivelse fra Samme med Eksemplar af en under 4. Marts d. A. udstedt amerikansk Lov angaaende Ændring i Søfartslovgivningen om amerikanske Søfolks Sikkerhed og andre Spørgsmaal — toges til Efterretning.
9. Betænkning afgiven af Kommissionen af 28. Maj 1914 til Overvejelse af Spørgsmaalet om Adgang til Universitetet for Dimittender fra Niels Brocks Handelsskole — toges til Efterretning.
10. Skrivelse fra Handelsministeriet angaaende Besættelsen af den ledigblevne Post som dansk Vicekonsul i Cardiff — henvistes til Behandling i Forretningsudvalget.

Kjøbenhavn, den 9. September 1915.

Skibe stoppet i England som usikre i Aaret fra 1. Juli 1914 til 1. Juli 1915. Naar man tager de Tusinder af Skibe i Betragtning, som sejler fra De forenede Kongerigers Havne, maa det synes at være et forholdsvis ringe Antal, naar 68 Skibe er stoppet i det forløbne Aar som foreløbig usikre, skriver »Shipp. Gaz.«. Alligevel kan man betegne Tallet som 68 for mange, og som et Bevis paa Nødvendigheden af Autoriteternes Aarvaagenhed. Det maa bemærkes, at ethvert af disse Skibe blev befundet som usikkert ved Eftersynet, og at Rederne ikke i et eneste Tilfælde har appelleret til Retten med Hensyn til Synets Afgørelse. »Board of Trade«s Beretning oplyser imidlertid ikke meget om Manglernes Udstrækning. »Lettet og frigivet« eller »omlastet og frigivet« — er hovedsagelig Omkvædet, hvor det drejer sig om Overlastning eller uheldig Stuvning af Lasten. Det fremgaar ikke heraf, om Tilfældene har været af en alvorlig Natur eller ikke. Anderledes forholder det sig dog med to Tilfælde, hvor det angaar Mangler ved Skrog og Udrustning. »Confidence«, en Træskude paa 60 Tons fra Beaumaris, bygget i 1862, blev stoppet i Youghal den 31. Oktober f. A., og er betegnet som »fremdeles stoppet«. Det andet Skib er en endnu ældre Skude, nemlig Træsejlskibet »Omni« af Raumo, 511 Tons, bygget 1853 og stoppet i Great Yarmouth i Juli Maaned f. A., med det

Resultat, at Skibet blev hugget op. Dets Besætning var imidlertid villig til at gaa til Søs med det. Den Lige-gyldighed, som Søfolkene har vist i alle disse 68 Tilfælde, viser i Virkeligheden, at Besætningerne er lige glade, og at det er »Board of Trade«s Embedsmænd, der beskytter dem.

I de tidligere Aar har denne autoritative Beretning vist, at Antallet af de fremmede Skibe, som bliver stoppet i de britiske Havne, langt overgaar Tallet af britiske Skibe. Denne Omstændighed fremgaar ogsaa tydelig af de nærværende Tal. Af de 68 stoppede Skibe er de 54 udenlandske og kun 14 britiske. Dette maa betegnes som en afgjort Kompliment til de britiske Redere og Skibsførere, uagtet man med Rette maa antage, at vore strænge Lastelinie-Bestemmelser hjælper de britiske Skibe til at undgaa Overtrædelser af Loven. De fleste Tilfælde af Overlastning synes at finde Sted i Kulhavnene, hvad der ogsaa er Tilfældet for de forholdsvis færre Tilfælde af uheldig Stuvning af Lasten. Det er i disse Havne, at »Board of Trade«s Embedsmænd har den Pligt at udøve en Aarvaagenhed, som sikkert hvert Aar resulterer i, at en hel Del Menneskeliv bliver sparet.

Salg af norske Sejlskibe til Sverig. Nogle af de prægtigste Jern- og Staalsejlskibe i Norge er i den senere Tid solgt til Sverig. Enkelte skal vistnok benyttes i kombineret Skoleskibs- og Fragtfart, men de fleste i almindelig Fragtfart.

Priserne er naturligvis meget høje og uden Sammenligning med hvad man ellers regner som en god Pris for en Sejler, alligevel kan det blive en udmærket Forretning for de ny Redere med de nuværende Fragter.

Vi skal saaledes nævne, at der kan slutes til 140/ fra Norge til Australien med høvlet Trælast og 155/—160/ fra Sundsvall med fri Slæbning fra Sundet til Sundsvall og tilbage. Denne Fragt kan antagelig kombineres med 60/ for Hvede til Evropa. Overskudet paa denne ene Tur frem og tilbage skulde derefter blive 100 à 150,000 Kroner efter Skibets Størrelse, om alt gaar godt.

Trækker man denne Sum, efter en saadan Tur, fra Købesummen, kommer man antagelig til den normale Pris. Holder Raterne sig nogenlunde gode selv efter Krigens Slutning, vil Priserne paa Tonnage ogsaa holde sig oppe i samme Forhold, og da har de ny Redere alligevel gjort en god Forretning, selv om Købesummen for Tiden kan synes noget høj.

(Norg. Hand. og Sjøft.).

Skibsførere og Søfolk skal have Pas til England. I Hensyn til en af Udenrigsministeriet fra det danske Generalkonsulat i London modtaget telegrafisk Indberetning har den britiske Regering udstedt Bekendtgørelse, i Følge hvilken det fra den 15de September at regne ikke vil blive tilladt udenlandske Skibsførere og Søfolk at gaa i Land i vigtigere engelske og skotske Havne, med mindre de paagældende Personer er i Besiddelse af Pas.

Det maa derfor tilraades alle danske Skibsførere og Søfolk, der sejler paa England, forinden deres Afrejse fra Danmark at forskaaffe sig det forlangte Rejsepas.

Dækslast til England. Board of Trade har meddelt det engelske Chamber of Shipping, at der ikke vil blive gjort Ansvar gældende mod Kaptajner eller Redere af Skibe, som kommer til England med Dækslast i Tiden mellem 31. Oktober og 15. November i Aar eller mellem 30. Marts og 16. April 1916, naar denne Dækslast er højere end Reglerne for Vinterdækslasten bestemmer. Det er imidlertid enhver Reders og Kaptajns Pligt at paase, tilføjer Board of Trade, at Dækslasten er forsvarlig surret og Skibet i enhver Henseende sødygtigt.

Dansk Damper ødelagt. Fra Kaptajn N. Schmidt paa Damperen »Frode«, tilhørende Dampskibsselskabet Gorm, er indløbet Telegram om, at Frode«, der var paa Rejse fra La Plata til Malmø og Helsingborg med Korn, er sprængt i Luften i Atlanterhavet den 3. ds., formentlig ved en Torpedo. 2. Maskinmester N. Holm og Fyrbøder Nielsen savnes. Alle andre er reddet. Besætningen udgjorde ialt 22 Mand.

De Reddede er landsat i Ballyheige paa Sydvestkysten af Irland.

Damperen var paa 1185 Tons og bygget 1893 hos Burmeister & Wain.

Hold frisk Vand i Redningsbaadene. En norsk Damper, som fornylig blev sænket af en tysk Undervandsbaad i Nordsoen, havde gammelt Vand i Redningsbaadene, hvorefter Følgen blev, at de Folk, der drak deraf, blev syge. Det er af Vigtighed at sørge for, at der altid er frisk Vand i Redningsbaadene, da man kan blive nødt til at opholde sig i længere Tid i dem.

Undersøgelse af Skibe ved Luftskib. Hollandske Blade meddeler, at et tysk Luftskib for nogen Tid siden gik ned til Vandfladen ved Siden af tre hollandske Fiskedampere og undersøgte deres Papirer, hvorefter det atter gik til Vejs.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Gibraltar: Øen Zante er erklæret for smittet af Bubonpest.

Norge: Østrig-Ungarn er erklæret for kolerasmittet.

Bomuld som absolut Kontrabande. England, Frankrig og Italien har, i Følge »Shipp. Gaz.«, erklæret Bomuld som absolut Kontrabande.

Dødsfald. Karlskrona, 5. September. Fhv. dansk Vicekonsul her, W. L. Thørn, er i Dag afgaaet ved Døden, 87 Aar gammel.

Passeret Skonnert. Føreren af D. F. D. S.'s Dampskib »O. B. Suhr«, Kaptajn P. G. C. Pedersen, meddeler, at han den 5. ds. paa 57° 49' N. Br. og 9° 23' Ø. Lgd. (23 Kvartmil retv. N. 54° V. for Hirtshals) passerede 3-mastet Skonnert med Signalbogstaverne N. M. K. H. — »Ragnhild« af Svendborg — styrende Øst over, fint Vejr, let vestlig Kuling. Skonnerten ønskede sig rapporteret.

Skibsmæglervæsenet. Ved kgl. Resolution af 1. d. M. er der meddelt Stadfæstelse paa den af Københavns Magistrat under 27. Juli udfærdigede Beskikkelse for H. A. A. Møller til at være Skibsmægler i København.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1914.

(Fortsat.)

(Meddelelser til Repræsentationen).

Blandt de Meddelelser af forskellig Art, som Repræsentationen har modtaget i Aarets Løb og som enten er taget til Efterretning for Medlemmerne, of-

fentliggjorte eller meddelt de særlig interesserede Organisationer, skal anføres, at Handelsministeriet bl. a. har fremsendt:

Meddelelse om, at det amerikanske Toldkryds-væsen i Foraaret 1915 vil genoptage den i London-Konventionen af 20. Januar 1914 angaaende Forholdsregler til Sikring af Menneskeliv paa Søen fastsatte Is-Eftersøgnings- og Observationstjeneste i det nordlige Atlanterhav.

Bekendtgørelse om Ændring i de gældende Bestemmelser for Landsættelse i Leith af Heste, Æsler og Muldyr fra Færøerne og Island.

Bekendtgørelse om Sundhedsforanstaltninger overfor New Orleans.

Meddelelse vedrørende Motorskonnert af Esbjerg »Asta«s Forlis paa Rødecliff Banke paa Rejse fra Hjemstedet til København.

Fremstilling af »Hamburger Seeamt«s Undersøgelse i Anledning af Kollisionen mellem det tyske Dampskib »Anni« og de danske Fiskekuttere »Ketty« og »Ester«.

Eksemplar af engelsk Hvidbog med Oversigt over de af den britiske Stat i 1912—13 udbetalte Subventioner til Dampskibsselskaber, hvis Skibe sejler paa Udlandet eller Kolonierne.

Russisk Lovforslag vedrørende visse Subventioner til den russiske Handelsflåde i udenrigsk Fart.

Portugisisk Lovforslag tilsigtende at ophjælpe den portugisiske Skibsfart paa Brasilien.

Eksemplar af en af »Board of Trade« udarbejdet Oversigt over de i Tyskland, Frankrig, Norge, Sverig, Italien, Rusland, Danmark, Østerrig-Ungarn, Holland, Grækenland og Belgien gældende Regler angaaende de Forpligtelser, der i Henhold til Lovgivningen ide nævnte Lande paahviler Redere af Handelskibe overfor deres Besætninger i Henseende til social Forsorg, Arbejdstid, Sikring af Disciplinens Opretholdelse m. m.

Eksemplar af det norske Søfartskontors Beretning om den norske Skibskontrol og dens Virksomhed.

Meddelelse vedrørende norsk Kundgørelse om Toldafgifter fra 1. Juli 1914.

Eksemplar af russisk Bekendtgørelse vedrørende Indskærpelse for søgaaende Skibe af Lodspligt ved Ind- og Udsejling fra Riga.

Bekendtgørelse fra den tyrkiske Toldstyrelse om Ophævelse af Bestemmelsen om Oprindelsescertifikater for Varer, som indføres til Tyrkiet.

Meddelelse vedrørende Modifikation af Panamakanal-Lovens Bestemmelser om, at alt Materiale til Bygning eller Reparation af Skibe, byggede i de forenede Stater, indføres toldfrit i Amerika.

Eksemplar af amerikansk Lov, som ophæver Bestemmelsen i Panama-kanal-Loven af 24. August 1912, Sektion 5, om, at Skibe, byggede i Udlandet, kun kunde registreres i de forenede Stater, hvis de ikke var mere end 5 Aar gamle paa den Tid, Begøring om Registrering fremsattes.

Uddrag af de ved kgl. svensk Forordning af 28. November 1913 angaaende Opgivelser i statistisk Øjemed ved Ind- og Udførsel af Varer fastsatte Regler.

Bekendtgørelse om Ændring i den britiske Lodslov vedrørende Udlændinges Adgang til at udøve Lodsvirk-somhed.

Eksemplar af et af den britiske Regering ud-givet statistisk Værk angaaende det forenede Kongeriges Skibsfart i 1913 i Sammenligning med de foregaaende 5 Aar (»Annual Statement of the Navigation and Shipping of the United Kingdom for the years 1909—1913«).

Udenrigsministeriet har bl. a. fremsendt:

Meddelelse om nye af det tyske »See-Berufsgenossenschaft« udstedte Forskrifter til Forebyggelse af Ulykkestilfælde om Bord i Skibe.

Meddelelse angaaende Indvielse af den nye Dok i Hull.

Meddelelse om en i den svenske Handelsflaade opstaaet Konflikt mellem Redere og Skibsbefalingsmænd, der fortrinsvis angaar Lønningsbestemmelserne under de nuværende Krigsforhold.

(Sluttes.)

„Valkyrien“.

De Besøgende paa Langelinie-Molen har i denne Tid kunnet glæde sig ved Synet af et prægtigt Fregatskib »Valkyrien«, som har ligget fortojet dér i Færd med at slaa Sejl under og for at træffe Forberedelser til at pløje Verdenshavene paa sin forestaaende Rejse til Australien. Skibet er det tidligere argentinske Fuldskib »Stromsa«, som i denne Sommer er købt af Firmaet A. O. Andersen & Co. (De Carlske Dampskibsselskaber) her i Byen, og af sine ny Ejere har faaet Navnet »Valkyrien«. Som det nu ligger dér nymalet og vel vedligeholdt med sit magtige Jernskrog med de fine, velformede Linier for sit Skandæk, Lønning og Finkenet, sin smukke rundgattede Hæk, sin elegante Gallion, med selve Valkyrien, der velbevåbnet iler frem over Vandene, som Gallionsfigur, og sin høje, sirlige Rejsning pegende op mod Himlen, afgiver Skibet et Syn, der maa glæde enhver Sommands Øje og vække Beundring hos de mange, der her har faaet Lejlighed til at se det smukke Skib, inden det tiltræder sin lange Rejse.

Der har i mange Aar været sagt, at de store Sejlskibes Tid nu snart var forbi, og at det er blevet vanskeligere og vanskeligere for vore unge Sømænd at faa den fornødne Langfart i danske Sejlskibe, og at saa mange af dem har søgt denne om Bord i store engelske og norske Sejlskibe, netop fordi vi havde saa faa af disse Skibe tilbage her i Landet. Dette har vistnok sin Rigtighed, men alene det Faktum, at der endnu eksisterer mange engelske og især norske, store Sejlskibe, og at disse har kunnet klare sig godt, er jo et glædeligt Fingerpeg med Hensyn til de faa store Skibe af denne Type, vor Handelsflaade nu tæller. Det, at et dansk Rederi har købt et saadant Skib, er jo i sig selv en Begivenhed af Rang, og endnu mere Betydning faar det, at det, efter det Eksempel, som andre af vore store Dampskibsselskaber i den senere Tid har givet, tildels er sket med det Maal for Øje at give danske Sogutter Lejlighed til, i saa stort Omfang som muligt, at opnaa deres Langfart under vort eget Flag. Kan de store norske Sejlskibe svare Regning, og mange af dem har vel endogsaa i disse Tider tjent gode Penge, saa er der jo ogsaa grundet Haab om, at det vil kunne lykkes for vore faa store danske Sejlskibe, naar deres egentlige Opgave bliver Fragtfart.

»Valkyrien« er et Jernskib, med Master, Rundholter og den staaende Rigning af Jern, der er bygget i Liverpool i 1883. Dets Bæreevne er 3,200 Tons. Det har nu efter sit Ejerskifte faaet et Hovedeftersyn ved Københavns Flydedok og Skibsværft og har første Klasse i Lloyds Register i 12 Aar, 100 A 1. Ved denne Lejlighed er der bl. a. ogsaa blevet indrettet et særligt Beboelsesrum med eget Sovelokal og egen Messe for de seks 14 à 16aarige Elever, som Skibet medtager. Nogle af disse har tidligere sejlet noget, andre ikke. De er forhyret som Skibsdrenge for 20 Kr. pr. Maaned, og er ikke bundet til Skibet eller Rederiet for nogen særlig bestemt Tid. Det samme gælder nogle unge Navigatorer, der endnu mangler en Del af deres løbefulde Sejlads og skal have denne om Bord i »Valkyrien«. Disse er ligeledes forhyret som almindelige Søfolk. Baade Elevernes og Mandskabets Beboelsesrum samt Kabysen findes i et stort, luftigt og velindrettet Dækshus paa Skibets Forpart, medens Kaptajnens og Officerernes Kahytter, der er luftige og hyggelige, er indrettet i en stor Overbygning agter. Skibets Overdel er malet med en smuk lysegraa Farve og Bunden indtil Vandlinien med Mønje. Saasnaart alle Forberedelser er truffet, vil »Valkyrien« blive bugseret op til Norge, for dér at indtage en hølvet Trælast til Australien. Dets Fører er Kaptajn H. Christensen, en erfaren Sejlskibsfører, der tidligere har sejlet med nogle af de store Fano-Barkskibe.

Naar »Valkyrien« afgaar, vil de bedste Ønsker følge det og dets Besætning, og det er at haabe, at dette smukke Skib i mange Aar maa sejle til Glæde og Fordel for det store, foretagssomme Rederi, der her har beriget den danske Handelsflaade med et udmærket Skib og derved tillige ydet et værdifuldt Bidrag til praktisk Uddannelse af forhaabentlig en stor Del danske Søfolk.

»Valkyrien« tiltraadte, efter hvad vi har bragt i Er-faring, sin Rejse den 5. ds.

Det 7. nordiske Interparlamentariske Delegeretmøde

som i disse Dage har været afholdt her i Byen, holdt den 3. ds. et Møde under Ledelse af Godsejer, Friherre Th. Adelswärd med en Forhandling angaaende de tre nordiske Rigers Erfaringer med Hensyn til den neutrale Skibsfarts Stilling under Verdenskrigen.

For Danmarks Vedkommende holdt Folketingsmand N. Neergaard det indledende Foredrag. Han fremhæ-

vede den vitale Betydning, det havde, at den neutrale Skibsfart og Søhandel blev opretholdt, og de nordiske Lande havde da ogsaa hilst ethvert Fremskridt fra Lovløshed til lovbunden Frihed med Glæde.

Taleren gav derefter en Oversigt over Søfolkerettens Udvikling siden Parisdeklarationen af 1856, som afskaffede Kaperiet og indførte Reglen om, at neutralt Flag dækkede fjendtlig Ladning med Undtagelse af Krigskontrabande. Desværre lykkedes det ikke at faa ratificeret Søfolkerettens Regler paa den anden Haagkonference, men alligevel var man, indtil Krigen brød ud i August 1914, berettiget til at mene, at man befandt sig i en Udvikling henimod en væsentlig Bedring af det internationale Forhold. Ved Krigen Udbrud skiftede Billedet helt Karakter, og Udviklingen blev skruet tilbage til Napoleontidens Tilstande i Henseende til Retsløshed for Skibsfarten.

Taleren gik derpaa over til Skildringen af den danske Skibsfarts Stilling under Krigen. Efter at have paavist den Skade, Mineudlægningen har paaført den neutrale Skibsfart, som maatte omlægge sine Ruter, oplyste han, at den danske Handelsmarine hidtil under Krigen tilsammen havde lidt et Tab paa 10 Skibe til en samlet Værdi af 3,700,000 Kr. Siden den 27. Maj var intet dansk Skib gaaet under ved Minesprængning. Naar Danmarks Skibsfart havde kunnet foregaa uden væsentlige Hindringer, var Grunden sikkert den, at Danmark havde fulgt det Princip at opretholde samme Fordelingsforhold med Hensyn til sin Eksport til de krigsførende Lande som før Krigen. Ellers var Forholdet det, at de internationale Aftaler havde maattet vige for Hensynet til de krigsførende Landes Livsinteresser. Begroberne ubelignet og belignet Krigskontrabande havde under Krigen faaet en mægtig Udvidelse, og Forskellen mellem de to Begreber var praktisk talt udslettet. Tyskernes Undersøgelse i aaben Sø af neutrale Skibe med paafølgende Sænkning var i absolut Strid med Folkeretten, der hævder, at Skibene først skal fores i Havn, og Sagerne paa dømmes ved Priseretten. Danmark havde værget sig mod overhaandtagende Streghed fra de krigsførende Magters Side og i vidt Omfang opnaaet Lempelse for den danske Skibsfart ved Udførselsforbud og ved Afgivelse af fornøden Sikkerhed for, at de mistænkte Varer forblev her i Landet.

Taleren sluttede med at udtale, at trods alt havde Folkeretsreglernes Udarbejdelse ikke været uden Virkning. Han kunde ikke dele den Betragtning, at Arbejdet for at skabe Værn for de Neutrales Rettigheder var haabløst. Meget af det, man paa dette Omraade havde vedtaget, var blevet staaende, selv om de Bestemmelser, der havde været udsat for den sværeste Belastningsprøve, var gaaet med i Løbet. Folkeretsreglernes Udarbejdelse havde sikkert ikke været uden Virkning, og det havde utvivlsomt været langt sværere for den neutrale Skibsfart, hvis ikke Paris- og Londonerdeklarationerne havde foreligget.

Efter denne Tale, der hilstes med stærkt Bifald, skildrede Stortingsmand Mowinkel Norges Skibsfarts Kaar under Krigen. Den norske Søfart havde lidt meget under Krigen, men dog ikke uforholdsmæssigt, naar Hensyn toges til den norske Flaades Størrelse og dens særlig udsatte Ruter. Den Oplægning i de krigsførende Landes Havne af Handelsflaadens Skibe, der i Krigen Begyndelse fandt Sted, var yderst bekostelig; men snart blev der ved Regeringens Initiativ opnaaet en tilfredsstillende Ordning ved Indførelse af tvungen Krigsforsikring for norske Skibe. Den tyske Mineudlægning ved de engelske Kyster havde medført den største Skade for Skibsfarten. Den skandinaviske Fællesnote havde dog øvet en god Virkning, og Norge havde hævdet sin tusindaarige Ret til at færdes frit paa Søen. Norge havde mistet ialt 26 Dampere og 19 Sejlskibe til tilsammen 13½ Mill. Kroners Værdi, og 39 norske Søfolk var herved omkommet. I tre Tilfælde havde Tyskland indrømmet sin Fejltagelse og ydet rigelig Erstatning. Der maatte protesteres mod alle Krænkelser af den neutrale Skibsfart, og den Opgave at værne om

Neutralitetsreglerne var saa stor og betydelig, at man ikke burde trættes. De tre nordiske Riger burde staa sammen i denne Kamp, thi deres Interesser var fælles. Taleren sluttede derpaa med Ønsket om fortsat godt Samarbejde indenfor de nordiske Riger.

Talen hilstes med stærkt Bifald.

Efter Frokostpavsen fik Advokat Eliel Løfgren Ordet for paa Sverigs Vegne at udtale sig om Krigen Indflydelse paa Sverigs Skibsfart. Han gav en Oversigt over den svenske Handelsmarines Vækst i de sidste Aar samt gav Meddelelse om dens Størrelse og Anvendelse ved Krigen Udbrud. Efter en kort Standsning kom Skibsfarten snart igen i Gang. Dette skele saasnart Krigsforsikringsspørgsmaalet var ordnet c. 3 Uger efter Krigen Udbrud. Handelsflaaden bestod i Juli Maaned i Fjor af 3,000 større Fartøjer. Under Krigen havde Flaaden mistet 32 Skibe ved Miner og Torpedering og to ved Sammenstød, medens adskillige var delvis ødelagt ved Bombardement af russiske Østersøhavne m. m. Det samlede Tab udgjorde 40,000 Brutto Reg.-Tons, og 118 Menneskeliv var gaaet tabt.

Efter dette Foredrag, der ligeledes hilstes med Bifald, bragte Dirigenten en Tak til Talerne for deres Belysning af det omhandlede Emne, en Tak, hvortil Forsamlingen sluttede sig ved at rejse sig.

Frugtmarkedet.

I den forløbne Uge har Kulfragterne fæstnet sig yderligere i næsten alle Retninger, og Markedet ligger særdeles fast. Kulfragterne til Danmark, som den sidste Maaned Tid laa ret middelmadigt, er nu ved at stige, og vi vil antagelig inden ret længe se Raterne oppe paa 15/ à 16/ eller mere. Fra Nordamerika er der en Mængde Laster i Markedet, derimod ikke overdreven megen ledig Tonnage, og Rederne er faste og tilbageholdne. Alt ialt maa Efteraarssæsonen siges at ligge lovende for Skibsfarten. Blandt de sidste Befragtninger nævner vi:

Østern. Palmekærner fra Madras Kysten 70/ à 72/6 net terms til Marseille. Paa Dødvægtbasis fra Bombay til U. K. 52/6 én, 53/9 to Lossehavne, samme Rater til Middelhavet. Erts Bombay/Barrow 51/3. Korn fra Kurrachi 45/ (+ 2 pCl.) til nordfransk Havn. Alle Lasterne for September Afskibning.

Middelhavet. Sall Torrevieja og Cadiz 26/ Montevideo og Boca (3.600). Bomuldsfrø etc. fra Aleksandria 21/6 pr. 60 Cbf. London eller Hull. Erts 12/ Hornillo Bay/Glasgow (5.000), 8/9 Cardiff (3.500), 13/6 Port Kelah/Middlesbro (4.000). Fra Huelvar 12/ Garston paa Tinto Betingelser (3.000). Fra Bilbao 11/6 à 11/9 Tyne-dock eller Westharlepool.

Nordamerika. Korn fra Northern Range omkring 10/6 Danmark eller Vestsverig sydligst Malmø, c. 11/6 Østsverig, 11/ Vestitalien, Oktober. Fra Montreal 11/ Vestitalien pr. September. Fuld Ladning Havre fra Newport News 8/ Vestitalien. Kul fra Ballimore eller Virginia 41/6 Piræus, c. 42/ Vestitalien, 34/ River Plate, 28/ Chili. Bomuldsfrøkager c. 60/ paa Netto Charter fra Savannah til Danmark eller Sydsverig, 62/6 à 65/ fra Golfen, 14/ Slaterne og Sydamerikafart.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen omkring 65/ U. K., 70/ à 72/6 Holland c. 80/ Skandinavien, September/Oktober.

Østersøen. For D. B. B. fra Sverig 80/ à 85/ til Hull eller Grimsby, 90/ à 95/ London, 100/ Southampton (400), omkring 110/ Vestkysten. Til Nordfrankrig omkring Fres. 200, til Østspanien Fres. 220 à 250. For vaad Træmasse c. 25/ Luleå/Grimsby. Kortprops fra Vestsverig 130/ pr. Goteborg Standard til Englands Østkyst.

Kulfragterne Fra Østkysten 13/ à 14/ for c. 2,000 Tons Baade til Danmark, 16/6 Le Havre, 18/ à 18/3

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 Dampskibtsynsloven 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*, 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 *Semil (Sm)* eller *Meter (m)*. *Retningerne* er *retvisende* (hvor det er *enskeligt*, *tilføjes* den *misvisende bagefter* i *Parentes*), og *de, der angaaer Fyr*, er angivet fra *Søen*.

I. Østersøen.

1119. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Landsort. Sømærke udlægges.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 34/618. Stockholm 1915.)

En *Stage* vil i den nærmeste *Fremtid* blive udsat *E.* for en *6,5 m Grund S.* for *Landsort.* *58° 44' 04" N. 17° 52' 35" E.* (Kort Nr. 205.)

1120. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Landsortsløden. Jutholmen og Dalarö. Fyr forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 35/631. Stockholm 1915.)

1. I *Jutholmen Fyr* er indsat en grøn *Lysvinkel*, der er synlig i *Pejlinger* fra *352°* gennem *0°* til *42°*. *59° 07' 35" N. 18° 24' 38" E.*

2. I *Dalarö Fyr* er indsat en rød *Lysvinkel*, der er synlig i *Pejlinger* fra *251°* til *253°*, fri *N.* om den røde *Vager* ved *Genbøtegrundet*. Det røde *Lys* i denne *Lysvinkel* er ikke synligt *E.* for *Pitholmen.* *59° 08' 05" N. 18° 25' 30" E.* (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 40/1054. København 1915.)

1121. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Skrifvarekobben. Fyr tændes.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 34/615. Stockholm 1915.)

Paa *Skrifvarekobben* vil der i den nærmeste *Fremtid* blive tændt et *Lynfyr*, der viser *Et-Lyn* hver *3 s.* *Lys*et er:

1. hvidt i *Pejlinger* fra *c. 205°* til *c. 256°*, og
2. — i — — — *c. 53°* — *c. 76°.*

Naar man i disse 2 *Lysvinkler* holder ind imod *Fyret* har man en grøn *Lysvinkel* paa *Styrbords Side* og en rød *Lysvinkel* paa *Bagbords Side*. *Flammens Højde:* *c. 13 m.* *Fyrapparat* af *5te Orden*. *Hvidt Fyrtaarn.* *59° 52' 23" N. 19° 06' 30" E.*

1122. Sverrig. Öregrund Skærgaard. Bellongrundet. Lystønde forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 35/630. Stockholm 1915.)

Lystønden, der midlertidig er udlagt ved *Bellongrundet*, og som afvekslende viser *hvidt* og *rødt Lys*, vil i den nærmeste *Fremtid* blive ombyttet med en *Lystønde*, der viser *hvidt To-Lyn* hver *6 s.* *60° 22' 15" N. 18° 23' 55" E.* (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 34/836, pkt. i. København 1915.)

1123. Sverrig. Bottnisko Bugt. Stora Fjäderågg Fyr. Taagesignal.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 35/628. Stockholm 1915.)

Den *15de Septemper 1915* træder *Taagesignalet* ved *Stora Fjäderågg Fyr* i *Virksomhed*. *Taagesignalet* gives med en *Sirene*, der giver *Tre-Stød* hver *2 Minutter*. *63° 48' 30" N. 21° 00' 25" E.* (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 50/1907. København 1914.)

1124. Rusland. Dagö N.-Kyst. Mindre Dybde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 649. London 1915.)

1. I Indløbet til *Kertel* er der kun 2,7 m Vand paa 59° 02' 10" N. 22° 44' 26" E.
2. Omtrænt 2½ Sm NE. for *Tachkoma* Punt er Dybden 6,8 m. 59° 07' 36" N. 22° 37' 28" E. Grunden ligger e. ½ Sm S. for den hvide Tønde med en nedadvendt Kost (se „E. f. S.“ Nr. 46/1766, pkt. 4 for 1914).
3. Omtrænt 2 Sm N. for *Nina* Punt er Dybden 6,4 m. 59° 01' 31" N. 22° 26' 04" E. (se „E. f. S.“ Nr. 46/1766, pkt. 3 for 1914).
4. Omtrænt 2 Sm NE. for *Dagerort* lave Fyr, *Nord Risina* Punt, er Dybden 5,0 m. 58° 58' 12" N. 22° 04' 48" E.

Positionerne svarer til danske Kort.

(Kort Nr. 205.)

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

1125. Danmark. Sundet. Skovshoved. Vrag borttaget.

Vraget af Sejlbaden, som var sunket ud for *Skovshoved* i en Afstand af 800 à 1000 m fra Land, er borttaget. *Skovshoved*: 55° 45½' N. 12° 36' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 42/1090. København 1915.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1126. Norge. Kristianiafjord. Hvaler. Asmalsund. Spjærrunden E. Grund rapporteret.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/270. Kristiania 1915.)

Transportskibet *Farrn* med et Dybgaaende af 3,7 m har rørt Grunden e. 200 m 77° (n. i. S. E. ¼ N.) fra Jernstangen paa *Spjærrunden*. Stedet vil blive nærmere undersøgt. *Spjærrunden*: 59° 03' 5 N. 10° 55' 5 E.₁

1127. Norge. Skagerrak. Fyr tændt.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 7. Kristiania 1915.)

Følgende Fyr er tændte:

I. *Kvissøholmen* Fyr, *Frederikshald*. Det er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formærkelser. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 225° til 254°;
2. hvidt i — 254°, fri N. om *Brøle*, til 261°;
3. rødt i — 261°, fri N. om *Vikstangen*, til 58°;
4. hvidt i — 58°, fri N. om *Roparhelleren* og fri S. om *Dannarskjær*, til 64°;
5. grønt i — 64°, fri S. om *Umøbergholmen*, til 90°.

Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrhus. Brændetid: 15de Juli—31te Maj. 59° 06' 40" N. 11° 19' 50" E.

II. *Randholmen* Fyr, *Randsund*. Det er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formærkelser. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 190° til 201°;
 2. rødt i — 201°, fri E. om *Strangholmen* og fri W. om *Strandholmen*, til 334°;
 3. hvidt i — 334°, fri W. om *Vestre Skogrund*, til 21°, fri E. om *Søhusen*;
 4. grønt i — 21°, til 51°.
- Flammens Højde: 13 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus. 58° 05' 10" N. 8° 07' 30" E.

1146. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Port Royal Sund.
Paris Island Spit. Afmærkning forandret.
(„Notice to Mariners“ Nr. 32/2227. Washington 1915.)
Paris Island Spit vandret stribede Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., S. t. E. 2 s., Mørke 2, 1 s., er udlagt 95° (misv. E. 1/2 S.) fra *Skull Creek Fyr* og 164° (misv. S. t. E. 3/8 E.) fra *Paris Island Forfyr*. *Paris Island Spit* vandret stribede Tønde er inddraget. *Skull Creek Fyr*: 32° 16' 27" N. 80° 44' 00" W.

1147. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Nassau Sund. Afmærkning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 32/2229. Washington 1915.)
 Anduvningstønden *6 A* er flyttet 1,38 Sm i Retning 160 1/2° (misv. S. t. E. 7/8 E.) og ligger nu i c. 11 m Vand 20° (misv. N. t. E. 3/4 E.) fra *St. Johns River Fyr* og 113° (misv. ESE.) fra *Amelia Island* vestre Kant.
Nassau Sound Spidstønde 2 er udlagt ud for Grunden paa N.-Siden af Indløbet henholdsvis 18° (misv. N. t. E. 1/2 E.) og 126° (misv. SE. 7/8 E.) fra samme Punkter.
Nassau Sound Stumpstønde 1 er udlagt paa S.-Siden af Løbet henholdsvis 16° (misv. N. t. E. 3/8 E.) og 129° (misv. SE. 5/8 E.) fra samme Punkter.
Nassau Sound Stumpstønde 3 er udlagt paa S.-Siden af Løbet henholdsvis 12° (misv. N. t. E.) og 133° (misv. SE. 1/4 E.) fra samme Punkter.
 c. 30° 29' N. 81° 24' W.

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

1148. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Reefs. Tortugas. Tønder inddraget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 733. London 1915.)
 Den hvid og sort lodret stribede Spidstønde, som laa omtrent i Midten af *North-west Channel*, er inddraget. c. 24° 42' N. 82° 53 1/4' W.
 Rød Spidstønde 2 A i *Southeast Channel* c. 1/2 Sm S. for *Sand (Hospital) Cay* er inddraget. c. 24° 38 1/4' N. 82° 51 3/4' W.

1149. Cuba E.-Kyst. Quemado Pynt. Grund rapporteret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 31/2166. Washington 1915.)
 En Grund med c. 3 m Vand er rapporteret at ligge c. 1 1/4 Sm ud for *Quemado* Pynt. c. 20° 11' N. 74° 07 1/4' W.

1150. St. Domingo (Haiti) E.-Kyst. San Pedro de Macoris. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 31/2167. Washington 1915.)
 Paa *San Pedro de Macoris* Pynt er tændt et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 3 s., Blink 1 s., Mørke 2 s. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 5 Sm. 18° 26' 02" N. 69° 17' 29" W.

IX. Bekendtgørelser m. m.

1151. Lillensiens og Syriens Kyster blokeret.

(„Bericht an Seerevanden“ Nr. 146/1338. s-Gravenhage 1915.)
 De allierede Magters Flaader har fra den 25de August d. A. iværksat Blokade af Kysterne af *Lilleasien* og *Syrien*. Blokaden strækker sig fra *Øen Samos* til Grænsen af *Ægypten*, eller mellem Punkterne paa 37° 38' N. 27° 02' E. og 31° 20' N. 34° 13' E.

Der er tilstaaet neutrale Skibe 3 Døgn fra 25de August at regne til at forlade den blokerede Strækning.

IV. N-lige Ishav og Nordsoen.

1128. Norge. Fyr tændt.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 7. Kristiania 1915.)
 Følgende Fyr er tændte:

I. Flatholmen Fyr ved Hæm i Senjen. Det er et hvidt, rødt og grønt Lys med To-Formørkelser. Lyset er:
 1. rødt i Pejlinger fra 272°, netop fri N. om *Ytre Finnseterholmsfju* og netop fri S. om *Korsholmen*, til 280°, Grunden N. for *Banes*;

2. grønt i — - 280° til 289°, fri S. om *Kobskjær*;
 3. hvidt i — - 289° - 301°, fri N. om *Nævnløstgrundens*;
 4. rødt i — - 301° - 350°, midt i Sundet mellem *Langbaren* og *Langbarfju*;
 5. grønt i — - 350° - 74°, fri N. om *Skarveskjærene*;
 6. hvidt i — - 74° - 82°, fri S. om *Smaaskjærene*.

Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de August—14de April. 69° 25' 20" N. 17° 10' 00" E.

II. Sjaabergget Fyr, Nordmjele. Det er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelser. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 64°, midt over *Kirkeskjær*, til 105°, midt i *Bjerkedalslevå*;
 2. grønt i — - 105° til 133°, fri N. om *Indre Skavdalsbauen*;
 3. hvidt i — - 133° - 139°, fri W. om *Ytre Skavdalsbauen* og *Seiskjær*;
 4. rødt i — - 139° - 158°.

Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa Underbygning. Brændetid: 15de August—14de April. 69° 08' 15" N. 15° 40' 50" E.

III. Nordmjele Havn Fyr, Andøen. Det er et rødt og grønt Fyr med To-Formørkelser. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 89°, fri N. om *Rognfjellskaalen*, til 102°, midt mellem *Jernstangen* og *Stagen* SW. for *Anne-mariaskjær*;
 2. grønt i — - 102° til 109°, netop fri S. om *Seiskjær* og netop fri N. om *Indre Skavdalsbauen*;
 3. rødt i — - 109° - 122°, fri N. om *Stagen* i Havnen.

Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa Stativ. Brændetid: 15de August—14de April. 69° 08' 30" N. 15° 41' 20" E.

IV. Gjesingen Fyr, Frøya. Det er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formørkelser. Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 232°, fri S. om *Flesan*, til 235°, fri N. om *Sandskjærene*;
 2. grønt i — - 235° til 275°;
 3. hvidt i — - 275°, fri S. om *Furrebauen*, til 279°, fri N. om *Skanktaren* og *Kroktaren*;
 4. rødt i — - 279° til 3°;
 5. hvidt i — - 3°, fri W. om *Aartareskjær*, til 9°, fri E. om *Bjornsholmen*;

6. grønt i — - 9° til 63°.

Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa Stativ. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 63° 53' 40" N. 8° 54' 50" E.

1129. Norge. Helgeland. Grøto. Maaløy SW. Grunds Beliggenhed.

(„Efterretninger for Sjøfarende“ Nr. 8/273. Kristiania 1915.)
 Den netop overflydte Baae ligger 110 m 216° (misv. SW.) fra *Klegsholmen*. Søjlinien W. om *Klegsholmen* bør udtages af Kortene. *Klegsholmen*: 67° 48' 11" N. 14° 39' 5" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1037. København 1915.)

1130. Norge. Bjungskjær — Valdersund. Rettelse til „E. f. S.“ Nr. 30/1040, pkt. 2.
(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/272. Kristiania 1915.)
5,3 m Baen ligger c. 330 m 11° (mislv. NNE.) fra *Valsholmskjær* Fyr, som ligger paa 63° 48' 35" N. 9° 36' 15" E.

1131. Norge. Bjungskjær. Fyr forandret.
(„Bekendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 7. Kristiania 1915.)
Lygrænsen 180° mellem den røde og hvide Lysvinkel i *Bjungskjær* Fyr er forandret til Pejling 184°, saaledes at det røde Lys nu er synligt i Pejlinger fra 87° til 184°, det hvide Lys derfra til 190°. Lygrænsen 184° gaar fri E. om de nyfundne Grunde E. for *Østre Ljosskæven*. I øvrigt er Fyret uforandret. 63° 45' 35" N. 9° 33' 35" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1040. København 1915.)

1132. Norge. Grandeviken. Haafna. Dybde.
(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/271. Kristiania 1915.)
Dybden paa den N.-lige Del af *Haafna* er 5 m. 63° 41' 48" N. 9° 30' 45" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1041. København 1915.)

1133. Norge. Sartov W. Kalsøfuen. Mindre Dybde.
(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/301. Kristiania 1915.)
Paa *Kalsøfuen*, 7,5 m (4 Fv.) Baen c. 800 m NW. for *Hiso* Fyr, er Dybden kun 3,7 m. *Hiso* Fyr: 60° 18' 30" N. 4° 55' 50" E.

1134. Norge. Korsfjorden. Toffosen. Vigso S. Mindre Dybde.
(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/300. Kristiania 1915.)
Dybden paa 5,6 m (3 Fv.) Baen c. 150 m S. for *Mulen*, *Vigso*, er rapporteret kun at være 2,6 m. Stedet vil blive nærmere undersøgt. 60° 09' 40" N. 5° 02' 35" E.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1135. Island NW.-Kyst. Isafjördr. Arnarnes. Bifyr forandret.
Arnarnes Bifyr er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser c. hver 6 s. 66° 05' 56" N. 23° 02' 38" W.
(Kort Nr. 147, 159, 233 og 239. Islandsk Lods Side 92. Fyr-Fort. Nr. 634.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 42/1008, pkt. 2. København 1915.)

1136. Island W.-Kyst. Faxa-Bugt. Vogavik. Vogar. Oplysning om Fiskerfyr.
Det røde, faste Bagfyr staar ved Sydenden af den S.-ligste Gaard i *Vogar*. Flammens Højde: 4,5 m. Det røde, faste Forfyr staar 65 m 289° (mislv. NW. 3/4 N.) fra Bagfyr. Flammens Højde: 3,5 m. Holdte overet i Pejling 109°, leder Fyrene S. om *Thóruskær*. Fyrbæltets Højde er 2,5 m. Brændetid: 1ste Maris—5te April samt i mørke Nætter, naar Baende fra Stedet er paa Søen. Bagfyrret: 63° 58' (43") N. 22° 23' (23") W. (Kort Nr. 199, 226 og 280. Islandsk Lods Side 51. Fyr-Fort. Nr. 617 A.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/349. København 1915.)

1137. Frankrig. Gironde. Bane de la Goubre og Bonne Anse. Dybde.
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 292/1181. Paris 1915.)
Bane de la Goubre er tilhæget c. 3/4 Sm i Retning SE. Yderenden, som er 1,0 m over Vandet ved Lavvande, ligger 1,1 Sm 163° (mislv. S. 1/4 E.) fra *La Coubre* Fyr.
Dybden i *Bonne Anse* er aftaget; kun en smal Rende med over 5 m Vand findes 3/4 Sm 165° (mislv. S. 1/8 E.) fra *La Coubre* Fyr. c. 45° 41 3/4' N. 1° 14' W.

1138. Afrika. Marokko. Safi og Mogador. Signaler.
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 226/1139 og 1200. Paris 1915.)
Naar Forbindelse med Land er forbrudt paa Grund af daarligt Vejr, vises en sort Kegle a) fra Masten paa Toldbodbygningen ved *Safi* og b) fra Masten paa Bastionen W. for Toldboden ved *Mogador*. *Safi*: 32° 18' N. 9° 14 1/2' W. *Mogador*: 31° 30 1/2' N. 9° 46 3/4' W.

1139. Afrika. Efenbenskysten. Tafi Pynt. Frag sønderslaaet.
(„Notice to Mariners“ Nr. 734. London 1915.)
Vraget af Damperen *Amiral Eschmann*, der laa 1,7 Sm E. for *Tafi* Pynt Fyr, er sønderslaaet. 4° 25' N. 7° 19 3/4' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/49, pkt. 1. København 1914.)

1140. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Afmærkning forandret.
(„Notice to Mariners“ Nr. 31/2155. Washington 1915.)
1. *Boston Main Channel* Spirtønde 6 er udlagt i c. 10 m Vand 271° (mislv. W. t. N. 1/8 N.) fra *Deer Island* Fyr og 1° (mislv. N. t. E. 3/8 E.) fra *Castle Rocks* Taagesignal.
2. *Governors Island Point* Spirtønde 4 er flyttet c. 35 m SW. t. W. efter og kaldes nu *Boston Main Channel* Spirtønde 8.
3. *Boston Main Channel* Lystønde 6 har nu Nr. 10.
4. *Boston Main Channel* Spirtønde 8 har nu Nr. 12.
Deer Island Fyr: 42° 20' 24" N. 70° 57' 18" W.

1141. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bugt. Appona-ganset Bugt. Padanarum Bølgebryder. Fyr forandret.
(„Notice to Mariners“ Nr. 32/2212. Washington 1915.)
Fyret paa Enden af *Padanarum* Bølgebryder viser nu hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s. Brændetid: 1ste Maj—1ste November. 41° 34' 28" N. 70° 56' 22" W.

1142. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Floden. Raccoon Creek. Fyr tændt.
(„Notice to Mariners“ Nr. 31/2159. Washington 1915.)
Ved Indløbet til *Raccoon Creek* er tændt 2 Ledefyr. Forfyret viser hvidt Et-Lyn hver 1 s., Lyn 0,3 s., Mørke 0,7 s. Omtrentlig Plads: 39° 48' 32" N. 75° 22' 41" W. Bagfyret viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2 s., Lys 1 s., Mørke 1 s. Det staar c. 315 m 96° (mislv. E. t. S. 1/4 S.) fra Forfyret.

1143. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Cherrystone Inlet. Fyr tændt.
(„Notice to Mariners“ Nr. 31/2161. Washington 1915.)
Cherrystone Channel Fyr Nr. 1 er tændt. Fyret er et hvidt, fast Fyr og vises fra en Banke med sort Dagmærke i c. 1,8 m Vand. 37° 16' 19" N. 76° 01' 47" W.
Det tidligere *Cherrystone Channel* Fyr har nu Nr. 2.

1144. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Hampton Roads. Afmærkning forandret.
(„Notice to Mariners“ Nr. 31/2162. Washington 1915.)
1. *Horseshoe Shoal* Lystønde 2 og *Thimble Shoal Dredged Channel* Lystønder 4, 6, 8 og 10 er flyttet til S.-Siden af Løbte og ligger henholdsvis paa Pladserne for *Lynnhaven Roads* Tønde 3 og *Thimble Shoal Dredged Channel* Tønder 5, 7, 9 og 11. Lystønderne er sorte og har henholdsvis Nr. 3, 5, 7, 9 og 11. Alle Tønderne viser hvidt -Et-Blink hver 15 s., Blink 5 s., Mørke 10 s.
2. *Lynnhaven Roads* Stumpønde 3 og *Thimble Shoal Dredged Channel* Stumpønder 5, 7, 9 og 11 er inddragne. *Horseshoe Shoal* Spidstønde 2 og *Thimble Shoal Dredged Channel* Spidstønder 4, 6, 8 og 10 er flyttede til de tidligere Pladser for henholdsvis *Horseshoe Shoal* Lystønde 2 og *Thimble Shoal Dredged Channel* Lystønder 4, 6, 8 og 10. *Thimble Shoal*: c. 36° 59' N. 76° 08' W.

1145. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston. Tønde ombyttet med Lystønde.
(„Notice to Mariners“ Nr. 32/2226. Washington 1915.)
Turn Tønde Nr. 10 er ombyttet med *Turn* Lystønde Nr. 10, som viser rødt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s. Tønden ligger i c. 6 1/2 m Vand paa 32° 44' 15" N. 79° 50' 26" W.
South Side Lystønde 17 er inddraget.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øe.

No. 701. Madagascar, West Coast. Morondava approach—Existence of a shoal. Position. In the northern approach to Morondava. Lat. $20^{\circ} 08\frac{1}{2}' S$, long. $44^{\circ} 18\frac{1}{2}' E$. Depth. 3 fathoms, mud. Note. A note »(posn. approx.) (1915)« is to be placed on the charts against this shoal. (Notice No. 701 of 1915, dated 16th August.)

Charts affected. No. 759 a, Cape St. Andrew to Bevato island. No. 597, Delagoa bay to Cape Guardafui. Publication. South Indian Ocean Pilot, 1911, page 432.

No. 709. Red Sea, Eastern Shore. Lobeiya Harbour—Existence of shoals. (a) Position (approximate). At a distance of about $1\frac{1}{10}$ miles, 236° (S. $57^{\circ} W$. Mag.), from Hill fort. Lat. $15^{\circ} 41' N$, long. $42^{\circ} 37\frac{1}{2}' E$. Depth. About $1\frac{1}{4}$ fathoms, sand and mud. (b) Position (approximate). At a distance of about 5 cables, 323° (N. $36^{\circ} W$. Mag.), from the eastern extremity of Urmek island. Lat. $15^{\circ} 36\frac{1}{4}' N$, long. $42^{\circ} 35\frac{1}{2}' E$. Depth. About $1\frac{1}{4}$ fathoms, coral. Note. A note »posn. approx.« is to be placed against these shoals on the charts. Variation. $1^{\circ} W$. (Notice No. 709 of 1915, dated 18th August.)

Charts affected. No. 8 d, Red sea, sheet 4, with plan. No. 143, Jebel Teir to Perim island. Publication. Red Sea and Gulf of Aden Pilot, 1909, pages 359, 360.

No. 714. India, West Coast—Delta of the Indus. Sir (Seer) mouth—Beacon erected. Position. Lat. $23^{\circ} 41' 03'' N$, long. $68^{\circ} 08' 39'' E$, on chart No. 118. Description. A single spar beacon, surmounted by two triangles bases apart, elevated 66 feet. (Notice No. 714 of 1915, dated 19th August.)

Charts affected. No. 118, Kediwari mouth to Nirari creek. No. 39, Coasts of Sind and Kutch. No. 826, Karachi to Veunguria. Publication. West Coast of India Pilot, 1909, page 326; Revised Supplement No. 1 of 1915.

Rouen, 22/ Bordeaux, 25/ à 26/ Algier eller Oran, 30/ Genua etc Fra Cardiff eller Newport betalles 16/6 à 17/ Rouen. Fres. 30/31 Algier, 33 Arzew, 31½ à 32 Marseille, 30/ Genua, 30/ Aleksandria, 17/ Las Palmas eller Teneriffa. Skrevet den 8. September 1915.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge Vest paa er der ikke væsentlige Forandringer i Fragtmarkedet i denne Fart. Raterne for Trælaster holder sig vedvarende faste, men Risikoen med Undtagelse af skaaren Last fra Sverig er fremdeles stor, saa der er kun faa Redere, der slutter udenfor denne Fart. Trælaster fra Bottenhavnene til Danmark 35 à 40 Kr. pr. Sidr. er ret lønnende, hvilket fordeler Flaaden i den Tid der er tilbage for Besejling af dette Farvand.

Returfragter Vest fra er i Øjeblikket lidt lavere, for Kulfragter fra britiske Havne 15 à 17/ pr. Ton, ligesom der kun er faa Laster udenfor denne Vare, som det tilmed er vanskeligt at erholde License paa.

Fra Sø og Land.

Bogo Navigationsskole. I den nu afsluttede 2den Eksamens-Termin indstilledes til den almindelige Styrmandseksamen tre Elever. I 2den Afdeling indstilledes tre Elever i Navigation, tre i Engelsk, to i Soret og Handelsvidenskab og to i Geografi og Vojrlære. Alle bestod.

Havarier og Forlis.

La ng e l a n d, engelsk Trawler, stod i *Dansk Søfartstidende*, Nr. 35 fejlagtig anført som strandet ved Thorshavn i Stedet for Nord for Østenden af Myggenes.

Nybygninger, Køb og Salg.

Aktieselskabet, Dampskibsselskabet Vesterhavet har for Tiden seksten ny Dampskibe under Bygning. Flydedokken i Kjøbenhavn bygger seks, der hver bliver paa 1,800 Tons. Et lignende Antal, men kun paa 1,500 Tons, bygges i Stettin. Endelig bygges der fire Skibe, hvor paa 1,150 Tons. Alle disse Skibe vil komme i Trafik inden Udgangen af næste Aar. De skal alle være hjemmehørende i Esbjerg. Selskabet raader for Tiden over 26 Skibe.

Dampskibene »Tyskland« og »Belgien«, tilhørende Dampskibsselskabet Europa i Kjøbenhavn, er solgt til Rederiet A. P. Møller.

Aarhus Kulkompani har solgt sin Damper »Allan« til et norsk Rederi.

De forøvede Bugsererselskaber har i Holland ladet bygge to Bugserbaade, »Odin« og »Thor«, medens Søsterselskabet, Aktieselskabet Det forøvede Bugsererselskab, har ladet bygge en Bugserbaad, »Alexandrine«. Alle tre Skibe er for Tiden undervejs til Kjøbenhavn, ført af dansk Mandskab.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kjøbenhavn 30./8. — Amalienborg afg. Korsør 2./9. — Brattingsborg afg. Manchester 10./8. — Borglum ank. West Hartlepool 4./9. — Daunshøj afg. New York 26./8. — Elsborg ank. Kjøbenhavn 6./9. — Flynderborg ank. Gefle 31./8. — Guldborg ank. Garston 31./8. — Gurro ank. Baltimore 24./8. — Hammersbus pass. Punta Arenas 3./9. — Harrildsborg ank. Kjøbenhavn 6./9. — Jelling ank. Baltimore 19./8. — Jømsborg ank. Newport 3./9. — Jungshoved afg. Higuerach 24./8. — Jægersborg afg. Burntisland 4./9. — Kallundborg pass. Hirtshals 3./9. — Kalo ank. St. John N. B. 28./8. — Klampenborg ank. Seabam 4./9. — Kronborg afg. Filadelfia 30./8. — Lejre afg. Aalborg 23./8. — Næsby afg. Mariager 3./9. — Randselborg afg. Greenock 4./9. — Rosenborg afg. Oran 3./9. — Silkeborg afg. Quebec 5./9. — Skanderborg ank. Manchester 23./8. — Skodsborg ank. Manchester 6./8. — Spigerborg ank. Fredericia 1./9. — Stegelborg ank. Natane (Canada) 3./9. — Stjerneborg pass. Peniche 30./8. — Tuborg pass. Dungeness 13./8. — Taarnborg afg. Kjøbenhavn 2./9. — Ulfshøj pass. Cape Race 3./9. — Uranienborg afg. Rotterdam 1./9. — Ørkild afg. Matanzas 2./9.

Vesterhavet. Nancy, Pedersen, afg. Portsmouth 6./9. til Hartlepool. — Ellen, Hansen, pass. Gibraltar 5./9. for Bristol. — Thyra, Nielsen, ank. Grimsby 6./9. — Yrsa, Granstrup, pass. Helsingør 7./9. for Grimsby. — Hebe, Gregersen, ank. Sunderland 5./9. — Polly, Mathiasen, afg. Corcubion 6./9. til London. — Dagmar, Sørensen, afg. Grimsby 5./9. til Svendborg. — Johanne, Mikkelsen, afg. Ardrossan 6./9. til Cadiz. — Marie, Nielsen, ank. London 6./9. — Karla, Brinch, ank. Middelfart 6./9. — Stella, Schiff, afg. Malaga 6./9. til Valencia. — Gørda, Iversen, pass. Dungeness 5./9. for Santander. — Nordsoen, Nielsen, ank. Hernösand 6./9. — Fylln, Lund, afg. Rouen 4./9. til Liverpool. — Norma, Madsen, afg. Barreiro 4./9. til Goole. — Ellen, Hansen, afg. Almeria 4./9. til Bristol. — Nora, Jensen, pass. Helsingør 5./9. for Søderhamn. — Olga, Christensen, ank. Eshøj 5./9. — Bertha, Bejn, afg. Kjøbenhavn 4./9. til Mo. — Rigmor, Uldall, ank. Palma 3./9. — Inger, Skon, pass. Caleo Carvoeiro 3./9. for Vlaardingen. — Valborg, Jøsen, afg. Piteå 4./9. til Sevilla. — Anna, Jessen, afg. Hernösand 3./9. til Sevilla. — Ulla, Hansen, ank. Hernösand 4./9. — Laura, Thøgersen, afg. Lissabon 1./9. til Glasgow.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, ank. Helsingør 4./9. — Johan Siem, Tannebek, ank. Kjøbenhavn 3./9. — Harald Klitgaard, Nielsen, afg. Norresundby 2./9. — Russ, Petersen, ank. Baltimore 30./8. — Vladimir Sawin, Wittenkamp, ank. Port Talbot 3./9. — Excellence Pleske, Bontrop, ank. Newcastle 2./9. — Michail Outchoukoff, Nielsen, ank. Kirkwall 4./9. — Generalkonsul Pallisen, Folkenberg, afg. Newcastle 17./8. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Buenos Aires 2./9. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Miramichi 3./9. — Næwa, Dahl, afg. Ardrossan 6./8. — Freja, Harboe, ank. Marseille 28./8. — Rota, Christensen, ank. New York 27./8.

Det ostasiatiske Kompagni. Annam afg. Vladivostok 15./8. hjemg. — Arabien afg. Colombo 31./8. udg. — Falstria ank. Nicolajevsk 25./7. hjemg. — Indien afg. San Francisco 24./8. udg. — Magdalena afg. St. Thomas 2./9. udg. — Panama afg. Port Said 5./9. hjemg. — Bandon pass. Gibraltar 4./9. hjemg. — Chumpon pass. Gibraltar 5./9. hjemg. — Fionia ank. Genua 6./9. udg. — Pagan pass. Perim 1./9. udg. — Delagoa ank. Bahia Blanca 31./8. hjemg. — Oceana afg. Göteborg 5./9. udg. — Transvaal afg. Tjiltjap 26./8. hjemg. — Bintang afg. San Francisco 30./8. hjemg. — Jutlandia ank. Kjøbenhavn 1./9. — Rhodesia afg. Buenos Aires 15./8. hjemg. — Selandia ank. Panama 6./9. hjemg. — Tranquebar ank. Antofagasta 21./8. hjemg. — Australia afg. Stornoway 1./9. udg. — Kina afg. Colombo 25./8. udg. — Natal afg. Mejillones 20./8. hjemg. — Siam afg. Sydney 31./8. hjemg. — Tongking afg. Colombo 29./8. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Port Said 4./9. hjemg.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. Aalborg 29./8. til New York. — Gullfaxe, Petersen, ank. Zaandam 28./8. — Skinfaxe, Weichardt, afg. Axelsvik 5./9. til Hull. — Rimfaxe, Haare Petersen, afg. Kjøbenhavn 4./9. til Blvth.

Heimdal. Helga, Vauben Hansen, afg. Almeria 29./8. — Elna, Christensen, afg. Bona 24./8. — Therese, Pedersen, afg. Oran 1./9. — Harriet, Larsen, afg. Tynen 2./9. — Dagny, Therkildsen, afg. Swansea 3./9. — Simone, Olesen, afg. Tynen 4./9. — Jeanne, Olsen, ank. St. Felio 3./9. — Vera, Riso, ank. Swansea

28./8. — Daisy, Kolster, afg. Vermouth 4./9. — Anine, Leth, afg. Cette 4./9.

Dania. Mary, Clausen, ank. Frederikshavn 1./9. — Flora, Lorentzen, ank. Bilbao 1./9. — Nelly, Clausen, afg. Helsingør 4./9. til Sundsvall. — Lilly, Bang, afg. Vejle 4./9. til Skellefteå. — Alexy, Duhn, ank. Gijon 28./8. — Dagny, Sørensen, ank. Fowey 2./9.

Thura. H. A. Hansen, Andreasen, ank. Methil 1./9. — Petrine Hansen, Hansen, ank. Methil 1./9.

Brix Hansen & Co. John, Mathiesen, ank. Malmö 7./9. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Eshøj 8./9. — Nordpol, Nielsen, ank. Rønne 1./9. — Fanny, Nielsen, afg. Queenstown 6./9. — Hillerød, Ankersen, afg. Fowey 31./8.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Freja ank. Hull 2./9. — Rolf er afg. Middelfart til Stettin. — Dansted ank. Hudiksvall 3./9.

Orion. Sirius ank. Kirkwall 4./9. — Orion afg. Kjøbenhavn 5./9. til La Plata.

Æro. Emanuel, Svane, ank. Aarhus 6./9. — Energi, Jensen, ank. Aalborg 3./9. — Erindring, Nielsen, ank. Frederikshavn 4./9. — Enigheden, Jensen, ank. Leith 4./9.

Sejlskibe.

Svendborg. Ellen, Andersen, ank. Leith 30./8. — Sophie, Hansen, afg. Teignmouth 30./8. — Marie, Nielsen, ank. Swansea 30./8. — Emilie, Rasmussen, ank. Miramichi 30./8. — Concordia, Møller, ank. Leith 30./8. — Henry Brooke, Jensen, ank. Leith 31./8. — Valborg, Rasmussen, ank. Cardiff Red 31./8. — Nanna, Madsen, ank. Gaspe 27./8. — Criterion, Nielsen, ank. Kristiansand 1./9. — Christian, Jørgensen, ank. Limerick 2./9. — Gefion, Lund, ank. Reykjavik 2./9. — Cornwall, Petersen, ank. Reykjavik 2./9. — Alma, Hansen, ank. Kristiansand 2./9. — Ring Andersen, Hansen, ank. Vejle 4./9. — Danmark, Husfeldt, ank. Rudekjøbing 6./9.

Æro. Atlantic, Rasmussen, afg. Fenit Pier 28./8. til St. Johns. — K. Hay, Petersen, ank. Børgense 31./8. — Æro, Friis, ank. Trawemünde 31./8. — Bertha, Madsen, ank. Trawemünde 31./8. — Svane, Christensen, ank. Troon 30./8. — Svip, Jensen, ank. Odense 31./8. — Eos, Nielsen, afg. Waterford 30./8. til St. Johns. — Amor, Hansen, afg. Göteborg 31./8. til Belfast. — Hermod, Petersen, ank. Whitehaven 31./8. — I. A. Kromann, Christensen, afg. Fleetwood 31./8. til Isafjord (Island). — Marstal, Hansen, ank. Swinemünde 31./8. — Minde, Rasmussen, ank. Trawemünde 31./8. — Bolgen, Friis, ank. Lysekil 1./9. — Adele, Weber, ank. Lysekil 1./9. — Vigilant, Jacobsen, ank. Leith 31./8. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. Dalhousie 1./9. — Maagen afg. West Wemyss 1./9. til Tønsberg. — Karen, Albertsen, afg. Swinemünde 1./9. til Åhus. — Salus, Andersen, afg. Dalhousie 1./9. til Dundrom. — Gertrud, Christensen, afg. Bredport 31./8. til Leith. — Haabet, Petersen, afg. Dysart 1./9. til Westmanøerne. — Svalen, Rosenbeek, ank. Thorshavn 1./9. — Ami, Alhtrsen, ank. Tønsberg 1./9. — S. L. Weber, Rasmussen, afg. Bredport 31./8. til Leith. — Haabet, Petersen, afg. Dysart Eliezer, Nielsen, ank. Liverpool 1./9. — Chr. H. Rasmussen, Petersen, ank. Evrabbakki 2./9. — Mariane, Petersen, ank. Sandefjord 2./9. — M. Hay ank. Leith 2./9. — N. E. Schmidt, Rasmussen, ank. Herringneck (N. F.) 1./9. — Hans, Christensen, ank. Reykjavik 2./9. — Karen, Albertsen, ank. Åhus 3./9. — Nanta, Stærke, afg. Fleetwood 2./9. til Island. — Freya, Albertsen, afg. Kjøbenhavn 2./9. til Nakskov. — Harris, Harris, ank. Pointducheuc 4./9. — Hosanna, Raahauge, afg. Yarmouth 5./9. til Kolding. — Heimdal, Staugaard, ank. Chatham 4./9. — Sejerskransen, Lauritzen, ank. Leiths Red 4./9. — Immanuel, Winter, ank. Chatham 4./9. — Mathilde, Hansen, ank. Trawemünde 5./9. — Inverurie, Friis, ank. Trawemünde 5./9. — R. Fabricius afg. Grandbank (N. F.) 5./9. til Oporto. — Herkules, Bager, ank. Swinemünde 5./9. — Haabet, Rise, ank. Warnemünde 5./9. — Theodor, Andersen, ank. Aarhus 5./9. — Solon, Eriksen, ank. Trawemünde 6./9.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 9. September 1915. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1914. (Fortsat.) — Valkyriten. — Det 7. nordiske interparlamentariske Delegeretmøde. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns officielle Børskurs.

Telefon 5430. **SKIBE** Telgr.-Adr. „Freight“.

Køb og Salg samt Kontrahering af Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERGADE 2.



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.

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlg. Adr.: 3224.
Fonnage. Telefon: 3244.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensens“.
Telefon 7262.

Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,
og

Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hampougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsens. Telf. 120

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.
J. Bindslev, Vesteraagade, **Aalborg**.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

Hill-Madsen®

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen. Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.



OLSKIIND

Bedste Olietøj
Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæes overalt.

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

DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S

AFOL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI

HOLBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS
BAGE
OVNE

KABYS KOMFURER
I ALLE STØRRELSER



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

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: 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.
Iegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinshyer.

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. Agenturer i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
Holbergsgade 1, 1. Sal. Copenhagen. 48

Fjerde Søforsikringselskab lim.
i Kjøbenhavn

Iegner 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



NORSKE LLOYD

Kristiania

Sø-, Vare-, Breakdown-

og Ansvarsforsikring.

Genforsikrings-Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 6 Mill.

Iegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

Telegr.-Adr.: REASSURANCE

Forsikringsaktieselskabet „National“

København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdi-
forsikringer, til billige, faste Præmier

Hovedkontor: **Nørrevoldgade 15**
Telefon 7565. Telegram-Adr.: „Nation“.

H. P. HAGELBERG.

Konsulent i Skibs- og Søfartssager. — Havarilagent.
Sø-Assurance-Expert.

Assistance tilbydes i Strandings- og Havarililfælde, samt ved Søforhurlinger
etc. Endvidere ved Kontrahering, Vurdering, Køb og Salg af Skibe. Tilgyn
føres med Skibe under Nybygning og Reparationer.

Bopæl: Telegram-Adresse:
13, Nordre Frihavns-gade, BERGHAGEL, KØBENHAVN.
København. Telefon Øbro 8400 x.

Stavanger Preserving Co.

Stavanger.

Hermetik til Skibsbrug

faas hos

Skibsprovianteringshandlerne

over hele Verden.

Kjøbenhavns
uofficielle Børskurs d. 8. Septbr. 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		224 ¹ / ₄	224 ¹ / ₂
Danmark		205 ¹ / ₂	206
Norden		209 ¹ / ₂	210 ¹ / ₂
Carl		235	236
Dannebrog		270 ¹ / ₂	271
Skjold		208 ¹ / ₂	209 ¹ / ₂
Urania		—	—
Dampsk. af 1896		240 ¹ / ₂	240 ³ / ₄
Højndal		254 ³ / ₄	260
Gorm		248	249
Neptun		238 ³ / ₄	239
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		139 ¹ / ₂	137 ¹ / ₂
State- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ¹ / ₂ % Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk. 1. Afd. 1. S.		—	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvns. Kreditf.		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 2. Serie..		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1. — ..		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf. 9. — ..		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 7. — ..		—	—
3 ¹ / ₂ % — — 6. — ..		—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		—	—
Aktier.			
Nationalbank		151	152
Privatbank		117 ¹ / ₂	118
Landmandsbank		144 ³ / ₄	145
Handelsbank		151 ³ / ₄	152 ¹ / ₂
Kbhvns. Laane- og Diskontobank		102 ¹ / ₂	102 ³ / ₄
Sukkerfabr.		282	282 ¹ / ₂
Burm. & Wain		131 ³ / ₄	132
Bryggeri Aktier		159 ³ / ₄	160 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.		—	—

Vekselkurs d. 8. September 1915.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	79.50	
London	18.15	
Paris	67.00	
Amsterdam	159.50	
Wien	59.00	

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

WIDEMAN'S

Selvsmørrende WIRE BLOCKS

Prima svensk Fabrikat.

Representanter:

JACOB DESSAUER & Co.,

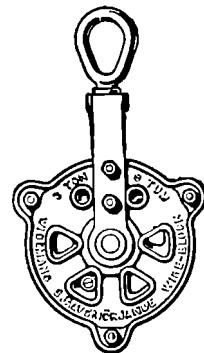
JERNBANEGADE 4,

KØBENHAVN B.

TELEFON: CENTRAL 7063.

Prisliste baa Forlangende.

Levering prompt fra Lager i Stockholm.



Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.
Bundfarver

for Træ- og Jærnskibe.

Telefon 97.

Telegramadr.: „Neptun“.

Største en gros Lager af Tr. Rør, Fittings - Kedelrør - Armaturer



Anvend kun vor fortrinlige, sugedygtige

— **PUDSETVIST „AH“** —

i meget haandterlige Baller à 50 kilo

Sanitetsartikler, Væg- og Gulvfliser,
Bygningsstøbegods

OHLSEN & AHLMANN A/S

KØBENHAVN

Telegr.-Adresse: »OHLSEN«

Egen Telefoncentral 7890

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

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

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.

Aarhus. Sophus E. Johnsen. Tlf. 2859 & 2879. Tlgr.-Adr.: Sejus. Breve til min Adresse leveres straks ved Skibs Ankomst. Motorbaad til Rheden.



BRASSO
FLYDENDE
METAL
PUDSE-EXTRAKT.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.
Natsignaliseringslamper.

N. W. PESCHARDT

VEJLE

anbefaler sin Skibhandel

Forlang Olletøj fra

Jydsk Oliefjfabrik

Telefon 1430 Randers Telefon 1430

P. Schou & Co.

Skibsproviantering

FREDERIKSHAVN

Telegr.-Adr.: „Schou“

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Støvedor.

Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

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. 7898.
Nat-Telefon i Havaristilfælde 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.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

P. Jørgensen & Co., Korsør.

Telegramadr.: „Jørgensen“.

— Skibsmægler. —

Telefon 6 & 16.

Statstelefon 11.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

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

Jens Philipsen
Statsaut. Forhyring

Havnen 13. Telefon 732.
Horsens.

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,

KORSØR (etabl. 1872)

anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

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

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

H. P. NIELSEN

Skibshandler

ESBJERG

J. C. Jensen og R. B. Christiansen

Sagfører Overretssagfører

sp. Søsager

St. Voldgade 10, Randers

Telefon Nr. 47

Overretssagfører
E. Moltzen

Odense

Retssager (sp. Sø- og Handelssager)

og Handelsinkassation.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

LANDMANDSBANKEN

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

Frederikshavns Værit og Flydedok ^{1/2}

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

Petersen-Faxe's

HERREKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede Klædedager.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibprovianteringsforretning,

Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Erl

Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotagade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotsbyring“.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Haugsgade 9. Telefon 187.

Jens Gronleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllgade Nr. 26, ved Havnen.



Forlang altid
Otto Mönsted ^{1/2}
OMA
Plante Margarine

Utzon & Stegmann, Skibsmægler. Aalborg.

Telegr.-Adr.: UTZON.

Telefoner: 2200 - 2075.

Statstelefon 2.

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.*
Kau faae overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift — Solid — Driftssikker.

5—100
HK

A/s „**VØLUND**“.
Blegdamsvej 32. København N.

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 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 og Siden efter Tekst pr. Petitlinie à 45mm Bredde 25 —
De øvrige Sider pr. Petitlinie à 45mm Bredde 20 —
Moderation for 5 Gange 13 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).

Aarhus mekaniske Værksted
Alle Slags Skibs- og Maskinreparationer
samt Kedelrensning udføres.
Fredensgade 16. Telefon 3950.

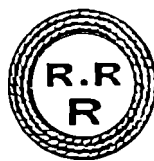
A. WILSON, Kobbersmedie
Alt Skibsarbejde udføres.
Vildersgade 46. København. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværksarbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,
Thorshavnsgade 3.
Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

Randers Rebslaaeri

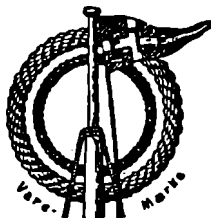


Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltouge
til Skibsbrug og Elevatorer



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreækviperling.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

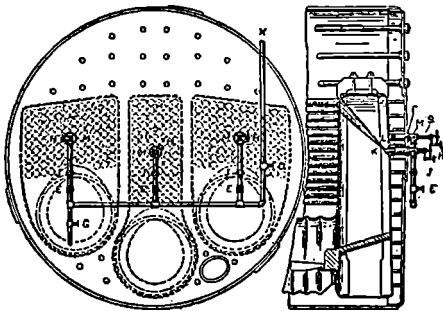
Nr. 37.

Kjøbenhavn, Torsdag den 16. September 1913.

22. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**

Billige i
Anskaffelse.



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskommer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at åbne Rørgkammerdørene, 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 Nyttøevirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER.
1403 — 1405
3053 — 3073

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

AKTIESELSKABET HOLZAPFEL-SELANDIA

Compositioner

Jern, Staal og Træskibsbunde.
Leverandør til Flaaden.

Indregistreret

Telegramadr.: „HOLZANDIA“.

Kontor: Toldbodvej 7, Kjøbenhavn.



Varemærke

Telf.: 5601. Palæ 2256.

Fabrik: Øresundsvej, Amager.

Rustbeskyttende Farve

Bunkers og Lastrum.
Leverandør til Statsbanerne.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

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

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
Petrograd. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

LANDMANDSBANKEN

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

Rahtjens originale Composition

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

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“.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle Skibsinventarier anbefales.
Største Lager af brugte Skibsinventarier.
GI. 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 eksplosions sikker.
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** I

D. D. P. A.

* * *

Det danske Petroleums Aktieselskab.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

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

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Telefon
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
»Bunker-
depot«.

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT
Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition. ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

Telefon
513

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
»Bunker-
depot«.

HELSINGØRS BUNKERKUL DEPOT.

Prima Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat til Dagens billigste Priser.

C. K. HANSEN.

KØBENHAVN.

.. DAMPSKIBSRHEDER ..

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.
BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dampskibsselskaberne
VULCAN og MERCUR

Telefon 5459. Telegramadresse: „Canus“.

Korresponderende:

Reder N. P. Nielsen,
Herluf Trollesgade 28.

A. O. ANDERSEN & Co.

Copenhagen & Christiania.

Telegr.: Pacao { Copenhagen. Teleph. { 5836 Copenhagen.
Christiania. { 19369 Christiania.

STEAMSHIPOWNERS-AGENTS

Chartering - Clearance - Average.

P. Brown jun. & Co.

Dampskibsrederi * Dampskibsagentur.

Amallegade 43. — Telegr.-Adr.: »Brown«. — Tlf. C. 276.

Knud Degn. Raadgivende Ingeniør,
cand. polyt. M. Ing. F.

projekterer og leder Udførelsen af alle Slags

**Havne- &
Uddybningsarbejder**

Kontor: Havnegade 55¹. København K. Telefon 351.

**DEMAG
DAMPKRANER**



REPRÆSENTANTER:

EDWARDS & RASMUSSEN
INGENIØRER

KØBENHAVN B, VESTERGADÉ 3.

**DEUTSCHE
MASCHINENFABRIK AG
DUISBURG**

„UTRECHT“

Maskin- og Skibsbyggerier,

ved Ingeniør Andr. Vang, Hellerup,

Generalrepræsentant

for Skandinavien og Rusland.

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

H. NIELSEN

1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags
Skibsreparationer.

Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

Kjøbenhavn, den 16. September 1915.

Vi har modtaget følgende:

Hvordan faar vi Søfolk? Dette Spørgsmaal er ofte blevet behandlet i »Dansk Søfartstidende«, hvilket viser, hvor aktuelt det er, og der er til forskellige Tider blevet paapeget forskellige Veje, hvad jeg imidlertid her ikke skal komme nærmere ind paa. Da det efterhaanden viser sig vanskeligt at faa Drengene, som vil til Søs, anbragt paa vore Sejlskibe, maa det anses som et godt Tidens Tegn, at Konsul Lauritzen forsøgsvis vil medtage to Skibsdrengene om Bord paa nogle af de Skibe, for hvilke han er Reder, for dér at gøre den Tjeneste, som deres Kræfter tillader med det Maal for Øje at faa dem uddannet til flinke Søfolk. Hvis Drengene efter et Ophold om Bord viser Lyst til Søen, er det Meningen, at Forerne i de Skibe, hvor Drengene er, skal forsøge at skaffe dem Hyre i fremmede Sejlskibe, men skulde Drengene ønske at forblive om Bord en Tid, vil de blive betragtet som Ungmænd og faa Hyre som saadanne. For saa vidt det kan lade sig gøre, er det derefter Konsul Lauritzens Hensigt senere at hjælpe de unge Sømænd, som viser sig flinke videre paa Vej, saa de maaske ad Aare kan vende tilbage til det nævnte Rederi som Styrmand. Der vil derfor blive ført Bog over alle de Drengene, som efterhaanden antages for at kunne forvise sig om, hvorledes deres Forhold og Udvikling har været. Til en Begyndelse er der i Selskabets ny Damper »Carmen« anbragt to Skibsdrengene. Herved er der vistnok anvist en farbar Vej, hvorved Begyndelsesvanskelighederne for unge Mennesker, der vil til Søs, kan overvindes, og det, at et af vore Rederier har valgt at gøre dette Forsøg, kan muligvis give Anledning til, at flere andre Rederier følger efter dette Eksempel, hvorved maaske den nuværende Mangel paa Søfolk kan afhjælpes.

Observer.

Vi kan hertil bemærke, at allerede nogle af vore Dampskibsselskaber antager Elever. Dette gælder f. Eks. De C. K. Hansenske Selskaber, Det østasiatiske Kompagni og nu sidst Firmaet A. O. Andersen & Co. i »Valkyrien«.

Red.

Det østasiatiske Kompagni danner et nyt Dampskibsselskab. Paa et den 15. ds. i Det østasiatiske Kompagni afholdt Bestyrelsesmøde blev det besluttet at erstatte Kompagniets Dampskibe med større, hurtigere og for dets Ruter over Verdenshavene mere formaalstjenlige Motorskibe; men for at bevare en forholdsvis betydelig Tonnage for den danske Handelsflaade vil Kompagniet medvirke til Dannelsen af et Selskab, til hvilket det overdrager Dampskibene »Natal«, »Rhodesia«, »Transvaal«, »Kina«, »Arabien«, »Indien«, »Tranquebar« og »St. Croix« til lavere Priser end de Tilbud, Kompagniet har modtaget fra det neutrale Udland, samt yderligere to ny Dampskibe, hver paa c. 7,500 Tons.

Skibene overgaar til det ny Selskab, efterhaanden som de nuværende Rejser afsluttes, men vil dog indtil videre forblive paa Kompagniets Ruter for det ny Selskabs Regning.

Skibene, hvis Lastevne er c. 75,000 Tons, har en Gennemsnitsalder af c. 4 Aar og overdrages til en Gennemsnitspris af c. 10 Pd. Strl. pr. Ton.

Aktiekapitalen er ansat til 10 Millioner Kr., hvoraf 5 Millioner Kr. overtages af Det østasiatiske Kompagni, medens 5 Millioner Kr. tilbydes Aktionærerne i Det østasiatiske Kompagni til pari Kurs, saaledes at en Aktiebesiddelse af 5,000 Kr. i Det østasiatiske Kompagni giver Ret til Tegning af 1,000 Kr. i det ny Selskab. Regnskabsaaret løber fra 1. Juli til 30. Juni. Første Regnskabsaar slutter den 30. Juni 1916.

Udbydelsen af Aktierne finder senere Sted gennem Landmandsbanken.

Krigsforsikringen for danske Skibe. Det i Henhold til midlertidig Lov af 10. September 1914 oprettede Forsikringsinstitut »Krigsforsikringen for danske Skibe« har afgivet Beretning om sin Virksomhed i Tiden indtil den 30. Juni d. A. Af Beretningen fremgaar, at Institutets Præmieindtægt med Fradrag af Ristorni i det siden dets Oprettelse forløbne Tidsrum har udgjort ialt Kr. 8.502,751.33, hvoraf Kr. 978.076.11 henstaar som Tilgodehavende hos de Forsikrede.

Som Erstatning for afsluttede og à-Konto Udbetalinger ved endnu ikke afsluttede Havarier er udbetalt ialt Kr. 3.268,588.47.

Erstatningerne for endnu ikke betalte Skader samt for saadanne, hvis Afgørelse er afhængig af Domstoles Kendelser eller af endnu ikke afsluttede Undersøgelser og Forhandlinger, kan i det for Institutet ugunstigste Tilfælde anslaaes til 1.850,000 Kr.

Institutets Regnskabsførelse er revideret af Revisions- og Forvaltningsinstituttet i Kjøbenhavn.

Dansk Krigs- og Søforsikring for Varer. Det i Henhold til midlertidig Lov Nr. 221 af 24. September 1914 oprettede Forsikringsinstitut »Dansk Krigs-Søforsikring for Varer« har afgivet Beretning om sin Virksomhed i Tiden indtil den 30. Juni d. A. Af Beretningen fremgaar, at Forsikringsinstitutets Nettopræmieindtægt i det siden dets Oprettelse forløbne Tidsrum har udgjort ialt Kr. 6,043,550.72.

I Skadeserstatninger er udbetalt Kr. 962,545.80.

Der er derhos anmeldt Skader til et Beløb af c. 3,872,250 Kr. i Anledning af Opbringelser med paafølgende Tilbageholdelse af Varer.

Institutets Regnskabsførelse er revideret af Revisions- og Forvaltningsinstituttet i Kjøbenhavn.

Skonnerten »Salvador«s Undergang. Efter Modtagelsen af det af den danske Regering fremsendte Bevismateriale angaaende Skonnerten »Salvador«s Undergang i Nordsoen den 2. Juni d. A. (se Dansk Søfartstidende Nr. 34/1915) har den tyske Regering meddelt den danske Regering, at Skibet er blevet stukket i Brand, fordi vedkommende Undervandsbaads Chef har anset det Træ, hvoraf Skonnertens Ladning bestod, som egnet til Afslivning af Miner (Grubenbau). Denne Opfattelse deles imidlertid ikke af den tyske Regering, og den har derfor erklæret, at »Salvador«s Ødelæggelse beroede paa en Fejltagelse samt gennem den kgl. Gesandt i Berlin udtalt sin Beklagelse overfor den danske Regering af det skete og erklæret sig villig til at erstatte de danske Interesser den ved Skibets Undergang opstaaede Skade.

I dette Øjemed henstilles det til den danske Regering at udnævne en Sagkyndig, som i Forening med en tysk Sagkyndig kan fastsætte Skadens Størrelse.

Dødsfald. Aalborg, den 12. September. Havneingeniør N. J. M. Høeg er i Dag afaaet ved Døden, 61 Aar gammel. Afdøde var i en lang Aarrække Stadsingeniør, indtil han i 1912, da der oprettedes et særligt Stadsingeniørembede, udnævntes til Havneingeniør. Høeg var Ridder af Dannebrog.

(Ritz. Bur.)

Dyrtidstillæg til Maskinmestre og Styrmand. Den 14. ds. opnaedes endelig et Resultat af Forhandlingerne mellem Dansk Dampskibsrederforening paa den ene Side og Maskinmestrenes Forening og Dansk Styrmandsforening paa den anden Side om det af disse to Foreninger fremsatte Krav om Dyrtidstillæg.

Der afsluttedes en Overenskomst, hvorefter der fra 1. Oktober udbetales Styrmand og Maskinmestre i Skibe tilhørende Rederier under Dansk Dampskibsrederforening et Ekstratillæg, bestaaende af en halv Maanedes Gage for

dem, der har faret i tre Maaneder med disse Skibe, og en hel Maanedes Gage for dem, der har faret med dem i seks Maaneder. Den 1. April næste Aar udbetales atter et Ekstratillæg efter samme Forhold.

Dette Resultat er naturligvis modtaget med megen Tilfredshed af Maskinmestrene og Styrmandene. Et tilsvarende Forhold vil nu blive søgt opnaaet ogsaa for de Mestre og Styrmand, der sejler med Skibe tilhørende Rederier udenfor Dansk Dampskibsrederforening.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1914.

(Sluttet.)

Repræsentationen har endvidere fra saavel Handelsministeriet som Udenrigsministeriet modtaget forskellige Meddelelser angaaende Panama-kanalen, bl. a. om dennes Aabning, Regler for Gennemsejling, Tonnage-Certifikater, Lodsning gennem Kanalen o. s. v.

Ligeledes er modtaget Meddelelse om den nu i det væsentligste fuldendte Udvidelse af Kieler-Kanalen, samt Eksemplar af Ændringstillæg til Reglement for Trafiken paa samme.

Meddelelse angaaende og Kort over Hohenzollern-Kanalen (Grossschiffahrtweg Berlin—Stettin).

Eksemplar af Beretning om Trafiken gennem Suezkanalen i Aaret 1913 og første Kvartal 1914.

Foranlediget ved de nuværende Krigsforhold har Handelsministeriet udfærdiget og tilsendt Repræsentationen Eksemplarer af »Meddelelse til danske Redere og Skibsførere« saalydende:

»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 de vil faa Lejlighed 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 paagældende Konsularembetsmænd Mulighed for direkte Kommunikation med Hjemlandet, for saa vidt angaar Skibe, der afgaar direkte til Danmark.«

Eksemplarer af denne Meddelelse er af Repræsentationen tilsendt de interesserede Organisationer og offentliggjort.

Repræsentationen har endelig modtaget Meddelelser om en Række af saavel krigsførende som neutrale Landes Regeringer som Følge af den nuværende Krigstilstand truffne Foranstaltninger bl. a. med Hensyn til Indskrænkning i Besejlingen af forskellige Farvande og Havne, Slukning af Fyr, Udlægning af Miner, Udførselsforbud, Priserettets Oprettelse og Virksomhed, Salg af prisetagne Skibe, Blokadeerklæringer o. s. v.

Eksemplar af den amerikanske, den belgiske, den italienske, den norske, den spanske, den tyske og den østrigsk-ungarske Skibsliste, der af Handelsministeriet er tilsendt Repræsentationen, henligger til Gennemsyn for Medlemmerne.

Til Aarsberetningen er endelig knyttet en Beretning fra Fællesrepræsentationens Udvalg for Skoleskibet for Skibskokke.

Skolen har i 1914 uddannet 11 Elever, hvoraf 7 har gennemgaaet et helt Aars Kursus og efter at have bestaaet Skolens Eksamen modtaget Certifikat som første Klasses Skibskokke i Fragtfart.

Fire Elever har forladt Skolen uden at have bestaaet nogen Eksamen, men modtaget Bevis for, at de har været paa Skolen.

Skibenes Bemanning og Sikkerhed til Søs.

Fra Kaptajn Jens Kusk Jensen har vi modtaget følgende:

Under denne Overskrift har en Indsender under Mærket »Mondju« i Den almindelige danske Skibsførerforenings Medlemsblads Juli-Nummer taget til Orde for en Bemandingslov og ved Eksempler paaavist, hvor ofte Besætningens Antal er for lille til paatrængende Tjeneste for Skibets sikre Navigering.

I enhver Bedrift forekommer der vel Tilfælde, hvor Betjeningen er mindre end ønskelig — man hjælper sig, som man kan og sørger for ved hensigtsmæssig Fordeling af Betjeningen at overkomme Vanskelighederne.

Jeg skal ikke gaa nærmere i Detaljer angaaende ovennævnte Artikels Indhold, Forfatteren har for saa vidt Ret, som der er Brøst nok om Bord, der trænger til at rettes. I det nævnte Tilfælde var der seks Dæksfolk, og det vanskelige var at faa tilstrækkeligt Mandskab til Lodning. — nu er der mange Skibe med seks Dæksfolk, der indretter sig saaledes: To Dagmænd, som altsaa har Natten fri, og to Mand paa hver Vagt, hvoraf én er ved Roret og én paa Udkig — med de to Dagmænd i Reserve kan der foretages Lodninger med Dybdelod, hvis man ikke vil eller kan bruge Patentloddeapparat.

Der kunde jo ogsaa tænkes andre Forhold, hvor det midlertidig kneb med Mandskab, naar f. Eks. én eller flere paa Grund af Sygdom eller anden Aarsag ikke kan forrette Tjeneste; men skønt Skibet saa midlertidig har for lidt

Mandskab, kan der jo ikke godt føres Reserve-Mandskab med til eventuelt at udfylde Hullerne.

Det vil sikkert være fejlagtigt at tro, at Rederne ikke ønsker Skibene bragt sikkert frem fra Havn til Havn, ogsaa for dem betyder alle Forsinkelser og Havarier Tab og Ærgrelser, der rækker langt ud over, hvad en Mands Hyre og Kost beløber sig til; desuden er det i deres Interesse, at der findes fornødent Mandskab til Skibets Vedligeholdelse, da en Forringelse ud over uundgaaeligt Slid forringer deres Ejendom. Endelig er de interesserede i, at Ladning og Losning gaar saa hurtigt Forholdene tillader. Det kan derfor anses for givet, at enhver fornuftig Reder netop ønsker sine Skibe forsvarlig bemandedt og ikke vil modsætte sig rimelige Krav i saa Henseende.

Man kan vist derfor gaa ud fra, at Bemandingsproblemet i særlig Grad netop har Redernes Interesse — men derfra og til en Bemandingslov er der et stort Spring. De, der er saa »lykkelige« at fare under de nu herskende Forhold og ved Ankomsten til hver Havn at faa overrakt en anseelig Buket af de sidste Instruktioner og Anordninger, er vist tilbøjelig til at raabe Holdt! — Nu kan det snart være nok med Løve og Anordninger for Søfartens Vedkommende. For den, der skal passe den daglige Drift, er det næsten uoverkommeligt at læse dem igennem, selv om de er affattet i et Sprog, man kan læse; mange skal efterlevs fra det Øjeblik, man kommer ind i Havnen, endnu før der har været Tid til at gaa dem igennem. Skulde de efterkommes til Punkt og Prikke, var der næppe nu mange Skibsførere paa fri Fod — eller i det mindste ikke mange, der fik noget af deres Hyre tilovers fra de Bøder, de kan ikendes. Love er der nok af, og hvad nytter Lovene, naar de ikke kan gennemføres? Hvis der nu skulde gennemføres en Bemandingslov, vilde Følgen blive et af tre, — enten at en Del af Skibene skulde lægges op, eller der maatte gives Dispensation til dem alle, da det er en Kendsgerning, at der ikke for Tiden findes mere Mandskab end fornødent med den nuværende Bemanding. En tredje Udvej bestaar i Anvendelse af delvis farvet Mandskab — men det er der vel næppe mange, der ønsker, og de trives heller ikke godt saa langt mod Nord.

Forhaabentlig vil de højere Hyrer øve nogen Indflydelse paa Tilgangen af ny Kræfter, hvor megen, vil for en Del hero paa, hvordan Forholdet bliver mellem Fortjenesten paa Soen og i lignende Stillinger paa Landjorden. Det siger sig selv, at den, der skal følge et Skib Dag og Nat paa ubestemt Tid og uvist hvorhen og samtidig give Afkald paa Familie- og Landlivets Behageligheder, vil kræve større Vederlæg end den, der arbejder seks Dage om Ugen under rolige Forhold. Jeg anser derfor en Bemandingslov for uigennemførlig i Øjeblikket og er ret betænkelig ved en saadan, før andre Nabostater finder det nødvendigt at indføre noget tilsvarende.

Kan der da slet intet gøres under de nuværende Forhold? — Jo. — Med lidt god Vilje fra alle Sider kan der gøres meget. Enhver, der har sejlet til Søs eller ogsaa har gjort Erfaringer i andre Livsstillinger, vil være klar over, hvilken Forskel det gør, om man har en god Mand eller en dårlig Mand, og til syvende og sidst spiller det større Rølle om Bord, at man har gode Folk, end at man har mange af dem, naar der ellers er nok til at besætte alle Poster.

Der maa arbejdes hen til at faa gode Folk, en af Betingelserne er Ædruelighed, en anden er at gøre hver især saa dygtig som mulig. »Der falder ingen Mester fra Himlen, ikke en Gang en Svend«, siger Tyskerne. Meningen er tydelig nok, der maa gennemgaaes en Uddannelse, før nogen kan gøre Krav paa at være Svend i sit Fag, og Uddannelsen maa suppleres med Erfaring, inden nogen kan kaldes Mester. Det er derfor ingen Skam at lære, det er tværtimod et Tegn paa Dumhed og Kortsynethed at lade Tiden gaa forbi og ikke benytte Lejligheden til at lære noget, selv om det, der kan læres i Øjeblikket kan synes langt fra det egentlige Sømandsfag; det glemmes altfor ofte, at netop Søværnet selv, inden for Skibets Ræ-

ling, rummer en hel lille Verden med Livets Alsidighed. Den, der ønsker at være dygtig, maa frem for alt ikke nøjes med Specialistens Ensidighed, det kan maaske gaa paa Landjorden, hvor andre kan gribe ind og supplere, men for den, der skal bestemme og lede de forskellige Forhold om Bord og tage Bestemmelse overfor mange uensartede Forhold, naar Skibet kommer i Havn, er ensidig Dygtighed næppe nok; da gaar den praktiske Mand i Reglen af med Palmerne.

Jeg kom her lidt bort fra mit egentlige Emne: Hvad kan der gøres for at skabe dygtige Folk? Enhver kan altid noget, de andre ikke kan, søg derfor at sprede Kundskaber og praktiske Færdigheder hver i sin Kreds; ganske vist vil der af og til komme et næbbet: »De kan skunte lære maj noget.« Bliv ikke bange, det betyder intel, ingen Vej er uden Torne og den Slags bliver dog Undtagelser, de fleste er alligevel klar over, at Kundskab er Magt og ønsker at besidde saadanne. De, der ikke vil lære noget og efter Evne søge at udfylde sin Stilling, men skulker, hvor det kan lade sig gøre, bliver dog kun Nuller i Livet og vil sikkert kun sjældent naa, hvad de ønsker. Den, der vil frem, maa først og fremmest ville og dernæst kunne noget.

Hvorledes hver især vil gribe Sagen an, beror paa enhver særlige Opfattelse, og det være langt fra min Mening hermed at anbefale en Slags Skole om Bord, — nej, dertil er der næppe megen Lejlighed; men naar en Mand sættes i Gang med et Stykke Arbejde, giv ham saa forinden en kort klar Besked om, hvordan det skal gøres, og paase, at han gør det rigtigt og omhyggeligt, bliv ikke træt eller giv det op paa Halvvejen; han synes næppe om at blive irrettesat, naar noget er forkert, men vil hurtigt lære sit Arbejde saa godt, at dette ikke behøves. Hvor mange har ikke faaet en Potte med Maling og Pensel med Ordre til at male dér eller dér uden anden Forklaring, endskønt det muligvis er første Gang, han skal beskæftiges med Malerarbejde. Enhver vil kunne indse, hvor meningsløst det er at skælde Manden Huden fuld, fordi han laver daarligt Arbejde. Eller, sæt en Mand til at drive et Spil, han har maaske knapt set et Spil før, og har endnu mindre Ide om, hvad han maa og ikke maa; i Lobet af kort Tid har han maaske faaet Pakdaaserne utætte eller revel Hjørnerne af Tænderne i Kamhjule, fordi Drev og Muffer ikke sad paa deres Plads, kort sagt odelagt for en hel Del og maaske gjort Spillet helt ubrugeligt for en Tid, ikke af ond Vilje, men fordi han ikke kendte til det. Sæt en Mand paa Ankervagt, hvor ofte er hans vigtigste Ordre saa ikke denne: »Kokken skal purre Klokker halv fem og Donkeymanden Klokker tre«; at hans fornemste Pligter ligger paa et helt andet Sted, bliver alt for ofte forbigaaet i Tavshed og forudsættes som noget selvfølgeligt, han ved i Forvejen, og dog er det kun en Paamindelse om at paase, at Ankerlanterne brænder klart.

Jeg tror, der under den daglige Drift uden nævneværdig Ulejlighed, til Fordel for alle Parter kan gøres en Del mere, end der nu gøres for at uddanne en dygtig Sømandsstand og haaber det mere og mere vil gaa op for de Ledende, at de i saa Henseende skylder deres Undergivne alt, hvad de formaar. Det vil ikke svække Disciplinen, om Styrmanden lærer en af Mandskabet, hvordan han skal gøre dette eller hint Arbejde, eller om Manden spørger om, hvorfor det netop skal gøres saaledes; tværtimod vil det snarere bidrage til at fremme et naturligt Tillidsforhold, der delvis er gaaet tabt ved Overgangen fra Sejl til Damp.

Hvis hver især vil bidrage sit til en Udvikling af hver enkelt Mands Evner og Kundskaber, kan vi faa en Sømandsstand, der vil være velsat og kan skaffe sig gunstige Livsvilkaar paa alle Have.

Jens Kusk Jensen.

Kronprins Frederiks Fond.

Dette store og for Sømandsstanden betydningsfulde Fond fejrer den 17de September 50 Aars Dagen for sin Oprettelse. I den Anledning skal vi her bringe en lille Beskrivelse om Fondets Tilblivelse og dets Virksomhed gennem Aarene.

Den 7. Maj 1861 ved Daggry indstrandede ved Søndervig, 1 Mil Vest for Ringkjøbing, Barkskibet »Hampshire« fra Sunderland, ladet med Kul. Vinden var NV. med stærk Kuling og meget oprørt Sø, begge Dele i Tilbagegang op ad Dagen. Da Skibet stod fast paa den yderste Revle, c. 500 Alen fra Land, kunde de paa Strandingsstedet møde Raketapparater fra Redningsstationerne Søndervig, Sønderlyngvig og Vedersø, hvis Raketter efter Datidens Fabrikation og Udvikling havde en paaregnet Rækkeevne af 300—350 Alen, ikke opnaa Forbindelse med Skibet, hvilket konstateredes ved flere Forsøg. Den i Sønderlyngvig, 1½ Mil fra Strandingsstedet stationerede Redningsbaad blev derfor tilkaldt og ankom ogsaa i god Tid, men et virkeligt Forsøg paa at sætte den ud blev ikke gjort, da Baadens Mandskab bestemt erklærede Redningsforsøg for umulige. Uagtet den hele Dagen paa Strandingsstedet tilstedeværende Øvrighedsperson, Herredsfoged Leuning, alvorligt formanede Redningsbaadens Mandskab til at gøre sin Pligt og forsøge Redning af de ulykkelige Skibbrudne, hvis Raab tydeligt lod ind paa Strandbredden, og uagtet han erklærede sig villig til at være personlig ansvarlig for, at den Belønning, Mandskabet maatte forlange for at vove Forsøget, skulde blive bragt tilveje, forblev dette dog døvt for alle Forestillinger. Trods al Forhandling blev Resultatet, at intet yderligere Forsøg blev gjort, og den stadig voksende Skare Tilskuere paa Strandbredden blev saaledes henad Aften Vidne til det grufulde Syn, at hele Besætningen, 10 Mand, da Skibet sønderbrødes af Bølgerne, fandt sin Død i disse. Efter at sagkyndig og grundig Undersøgelse paa Stedet var foretaget og udførlig Beretning om Strandingsstilfældet indsendt til Indenrigsministeriet, blev Redningsmandskabet afskediget, og ny Besætning antoges.

At en Begivenhed som denne, der heldigvis var noget nær enestaaende i det danske Redningsvæsens ellers paa Heltemod og Opofrelse saa rige Historie, i lange Tider maatte beskæftige Sindene paa en Egn, hvor alt, hvad der vedrører Strandinger og Strandingsvæsen, har en særlig Interesse, er en Selvfølge. Alle var dog enige om, at det maatte anses for særdeles ønskeligt, at der tilvejelagtes Midler til at yde de Efterladte efter dem, der i Redningsvæsnets Tjeneste omkom under Forsøg paa at redde andre, en yderligere Understøttelse end den. Loven hjemlede dem. En af den sorgelige Begivenhed særlig grebet Kvinde, ikke kendt af mange, men anset og afholdt af alle, der kendte hende, Elise Georgine Frandsen, født Smith, gift med Proprietær Hans Severin Frandsen til Breininggaard, fattede da den Beslutning at søge Sagen ordnet ad privat Vej. I de nærmest følgende Aar og særlig i Krigsaaret 1864 tillod Forholdene hende ikke at foretage noget til Realisation af hendes Plan om ved indsamlede Bidrag at stifte et Fond for omkomne Redningsmænds Efterladte. Paa sin Dødsdag den 8. Marts 1865 tog hun, hvis Ægteskab var barnløst, imidlertid det Løfte af sin Mand, at han vilde gøre, hvad han formaaede, for at hendes Ønske i den omhandlede Henseende kunde blive opfyldt. Resultatet viste, at denne Opgave ikke kunde være lagt i hedre og mere praktiske Hænder. Hendes Mand lod sig det aflagte Løfte være helligt, og han greb det rette Øjeblik, da Kongefamilien i September 1865 gæstede Ringkjøbing, til at søge Planen realiseret. Med den for ham ejendommelige Ligefremhed tillod han sig, opfyldt af sin Plan, at opsøge Kongefamilien, der den 17. September var paa en Udflugt til Husby Klitter. Han fandt aabent Øre for Sagen saavel hos Kongen som hos Kronprinsen, der med Beredvillighed gik ind paa, at det

paatænkte Fond maatte bære Navn af »Kronprins Frederiks Fond«. Han modtog derhos baade af Kongen og af Kronprinsen Tilsagn om et større aarligt Bidrag til Fondet. Da dette smukke Eksempel blev efterfulgt af forskellige Embedsmænd i Kongens Følge, kunde Frandsen vende tilbage til Ringkjøbing med den glade Bevidsthed, at hans længe nærede Plan om Stiftelsen af et Fond for Redningsmænds Efterladte var sikret. Han formaaede seks med Veskystens Forhold nøje kendte og ansete Mænd til som Medindbydere at underskrive en Opfordring til at yde Bidrag, en Opfordring, der blev affattet af Kabinetssekretæren, Gehejmecetsraad Trap. Disse seks Medindbydere var: Den daværende Bestyrer af Redningsvæsnets i Jylland, Justitsraad Claudi, Lemvig, Konsul Husted i Ringkjøbing, Herredsfoged, Etatsraad Leuning i Ringkjøbing, Fysikus i Ringkjøbing, Justitsraad Hølst, Kammeraad Møller i Ringkjøbing og Stiftamtmand Nielsen i Ribe.

I de nærmest paafølgende Dage blev Opfordringen i Tusinder af Eksemplarer spredt over hele Landet. Intet Sted var Paakaldelsen forgæves, og Løfter om Bidrag kom ind allevegne fra. Indbyderne konstituerede sig som foreløbig Bestyrelse for Fondet med Etatsraad Leuning som Formand, og det bestemtes, at den 17. September skulde være Fondets Stiftelsesdag.

Indtil Udgangen af 1866 var der indsamlet 20,000 Kroner, og der blev da udarbejdet Statuter for Virksomheden, hvilke Statuter approberedes af Kronprinsen. Man begyndte med at fastsætte som Maksimum 72 Kr. aarlig for Enker og 96 Kr. for Invalider, og da Fondet i 1868 havde naaet en Størrelse af 50,000 Kr., begyndte man paa Uddelingen. I 1873 var Fondets Kapital naaet til 90,000 Kroner, og Bestyrelsen besluttede da, at de oprindelige Indbyderes Ønske om, at Fondets Midler ogsaa skulde anvendes til at understøtte efterladte af Sømand og Fiskere, som var omkommet under Udøvelsen af deres Kald, og endelig besluttede man at understøtte det ved Redningsvæsnets ansatte Mandskab, der blev afskediget paa Grund af Alder og Svagelighed.

Fondets Kapital vedblev, trods Udbetalingen af temmelig betydelige Understøttelser, at stige, navnlig da der hyppigt blev skænket store Gaver og Legater. Da Fondet i 1890 fejrede 25 Aars Jubilæum, blev der udsendt et Festskrift, af hvilket det fremgik, at Fondets Formue da var steget til c. 245,000 Kr., og at de indtil da udbetalte Understøttelser androg c. 100,000 Kr. Af disse var betalt c. 37,000 Kr. til Redningsmænds Efterladte, c. 45,000 Kr. til Sømands og Fiskeres Efterladte og c. 18,000 Kr. til afskedigede gamle Redningsmænd.

Men i Løbet af de sidst forløbne 25 Aar er Kapitalen yderligere vokset, og i Følge Fondets sidst udsendte Regnskab udgør den nu c. 423,000 Kroner. Det samlede Beløb, der er betalt i Understøttelser, udgør nu c. 334,000 Kroner, hvoraf c. 152,000 Kr. til Redningsmænds Efterladte og invalide Redningsmænd, c. 148,000 Kr. til Sømands og Fiskeres Efterladte og c. 34,000 Kr. til gamle Redningsmænd. Disse sidste understøttes dog ikke længere af Fondet, idet der af Staten er oprettet en Understøttelseskasse for dem, til hvilken Kronprins Frederiks Fond har ydet et betydeligt Bidrag.

Af de større Gaver og Legater, som i Aarenes Løb er skænket Fondet, kan nævnes: Kong Christian den 9des og Dronning Louises Sølvbryllupslegat c. 9,000 Kr., et Legat fra en Indsamling i 1849 for betrængte Jyder 10,000 Kr., i Følge Overretsprokurator N. P. Sørensens Testamente c. 17,000 Kr., i Følge Justitsraad J. H. Dammes Testamente 10,000 Kr., i Følge Baron Juul Brockdorff's Testamente c. 100,000 Kr., J. M. Blicher Jürgensen og Hustrus Legat c. 23,000 Kr., i Følge Telegrafist F. W. Jensens Testamente c. 9,000 Kr. o. m. a.

Fondets nuværende Bestyrelse bestaar af Amtmand Dons, Ringkjøbing, som er Formand, Herredsfoged Fabricius, Ringkjøbing, Direktør Kirk, Aarhus, Fisker J. P. Madsen, Aargab, Professor Melchiorson,

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Dampfart og Motorstøbe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibsforsikringsloven 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 i egentlig.

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 af 5 Meter Højde og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Semil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tillægges den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.*

I. Østersøen.

1152. Sverrig. Östergötland Skærgaard. Arkö — Häradsöskär. Stora Högholmen og Enskär. Fyr forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 36/647. Stockholm 1915.)

I Løbet af 1915 bliver følgende Fyr forandrede:

1. *Stora Högholmen* N.-lige Fyr skal vise hvidt Et-Lyn hver 1 s., og det S.-lige Fyr skal vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s. 58° 21 1/4' N. 16° 59 1/4' E.
2. *Enskär* Fyr skal vise Et-Lyn hver 3 s., Lysvinklerne bliver uforandrede. 58° 18' 50" N. 16° 58' 23" E.

1153. Sverrig. Sandhamn. Almagrundet. Fyrskib ombyttes midlertidig.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 36/680. Stockholm 1915.)

Omtrent den 15de September 1915 ombyttes *Almagrundet* Fyrskib midlertidig med et Fyrskib, som har en taarnlignende Fyrmast og 1 Mast foran for og 1 agten for denne. Fyrskibet er mærket „*Olands rev*“. Fyrkarakter og Taagesignal er uforandret. 59° 09' 05" N. 19° 08' 06" E.

1154. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Skrifvarekobbön. Hööskär. Fyr tændt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 36/646. Stockholm 1915.)

Hööskär Fyr paa *Skrifvarekobbön* er tændt. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Lyfyr, der viser Et-Lyn hver 3 s. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 47° til 55°;
2. hvidt i — - 55° - 71°;
3. rødt i — - 71° - 184°;
4. grønt i — - 184° - 202°;
5. hvidt i — - 202° - 256°;
6. rødt i — - 256° - 275°.

Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: For hvidt Lys, 12 Sm i Lysvinkel 5 og 10 Sm i Lysvinkel 2; for rødt Lys, 8 Sm; for grønt Lys, 7 Sm i Lysvinkel 4 og 6 Sm i Lysvinkel 1. Linsapparat af 5te og 6te Orden. Fyrtaarn. 59° 52' 23" N. 19° 06' 30" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 36/112. København 1915.)

1155. Sverrig. Ålands Hav. Grisslehamn. Grund.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 36/645. Stockholm 1915.)

Ud for *Grisslehamn* er fundet en Grund med 4,7 m Vand. 60° 05' 52" N. 18° 51' 20" E.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 48/1708 Berlin 1915.)
Lystønden paa E-Siden af *Mellinshavn* N-lige Indløb viser atter rødt Lys med

Formærkelser 53° 53',⁶ N. 14° 15',⁸ E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 94/891. København 1915.)

1157. Tyskland. Flensborg Fjord. Glücksborg. Bro. Sommerkør.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 47/1653. Berlin 1915.)

Ved *Glücksborg* er bygget en Bro, hvis Brohoved ligger paa 54° 50' 21" N. 9° 31' 44" E. Løbet til Broen er paa Styrbords Side afmærket med en rød Spirtønde paa 54° 50' 25" N. 9° 31' 39" E. og en sort Spirstønde paa 54° 50' 27" N. 9° 31' 46" E., naaar man er for Indgaende. Dybden i Løbet og ved Brohovedet er 2,8 m. Positionerne svarer til *danske* Kort; addeles 6" til Br., svarer de til *tyske* Kort.

(Kort Nr. 241, 243 og 253.)

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

1158. Danmark. Sundet. København. Skydning fra Forter.

I September 1915 vil der blive afholdt Skydning fra Forterne ved *København* som følger:

Den 16de fra *Middelværnds-Fort* og *Saltholmsflak-Fort*.

Den 17de fra *Lynetten*.

Den 18de fra *Taarbæk-Fort*.

Den 20de fra *Treløner*.

Den 21de fra *Middelværnds-Fort*.

Den 22de fra *Charlottenlund-Fort*.

Den 24de og 25de ved *Middelværnds-Fort*.

Middelværnds-Fort: 55° 43¹/₄' N. 12° 40¹/₄' E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1159. Danmark. Kattegat. Isøfjord. Jægerspris. Skydeøvelser.

Den 16de, 17de, 18de, 20de, 21de, 22de, 23de, 24de, 25de, 27de, 28de, 29de og 30te September og den 1ste, 2den, 4de, 5te, 6te og 7de Oktober d. A. afholdes Skydeøvelser ved *Jægerspris* fra Kl. 10¹/₂ Km. til Kl. 21¹/₂ Km. Paa de Dage, der skydes, lejeses Sigballag om Morgenen tidligt paa *Kroblingsbække*, c. 1000 m WNW. for *Christiansminde* samt paa *Carolinehøj* c. 600 m NW. for *Dyrnaby Kirke*. Naar Skydningen er til Ende, nedbales Flagene. Under Skydningen er det forbudt at komme W-Kysten af *Horns-Herred* ud for Øvelsespladsen og N. for samme indtil *Allholm* nærmere end c. 2 Sm. *Allholm*: 55° 55' N. 11° 54' E.

1160. Danmark. Kattegat. Skagen. Grenen. Redningsstation nedlagt.

Den under *Skagen* Redningsstation hørende Bistation *Skagen-Gren* er nedlagt. 57° 44¹/₂' N. 10° 39' E.
(Kort Nr. 235 og 246. Danske Lods Side 30, 128 og 151.)

1161. Sverrig. Kattegat. Göteborg Skærgeard. Oskar II's Fort. Skydning.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 36. Stockholm 1915.)
Den 13de, 14de, 15de, 16de og 17de September d. A. skydes der med Kanoner fra *Oskar II's Fort* fra Kl. 10 Em. til Kl. 1 Em. Under Skydningen er røde Flag hejst paa *Öen Åsleborg*, *S. Varholmen*, *Baskår* og *Gefreskär*.

Under Skydningen er Farvandet inden for Linnen *Årsborg—Gåsesund—Hisingens S-Strand—St. Varholmen S-Spids—Gröta S-Spids—Baskår Fyr—Gallö Hufvend—N-Kysten af Gallö, Brännö* og *Rivö—Rivö NE-Pynt—Lerholmen—Årsborg* spærret for Sejlads, dog maa maskindrevne Skibe passere Farvandet med størst mulig Hurt. *Baskår*: 57° 38¹/₄' N. 11° 40³/₄' E.

1162. Sverrig. Kattegat. Göteborg Skærgeard. Brännässtråten. Fyr forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 35/550. Stockholm 1915.)

Brännäsbrändens Fyr er forandret saaledes, at det viser rødt To-Lyn hver 6 s., i Pejlinger fra 248° til 325°. I øvrigt er Fyret uforandret. 57° 39' 14" N. 11° 44' 20" E.

(Danske Lods Side 245.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/189. København 1915.)

- 1163. Sverrig. Kattegat. Gotenborg skærgaard. Hunnevaran. Vrag vorræget.**
 („Underrættelser for søfarende“ Nr. 36/649. Stockholm 1915.)
 Damperen, som var sunket W. for *Hummelådan* Lystønde, er borttaget og Afmærkingen inddraget. 57° 40' 49" N. 11° 48' 37" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 40/1001. København 1915.)
- 1164. Sverrig. Skagerrak. Hjærtöfjorden. Eggskär. Fyr forandret.**
 („Underrættelser for søfarende“ Nr. 36/652. Stockholm 1915.)
Eggskär Fyr viser nu To-Lyn hver 6 s. Lysvinklerne er uforandrede. 57° 56' 50" N. 11° 31' 08" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/714. København 1915.)
- IV. N-lige Ishav og Nordsoen.**
- 1165. Tyskland. Weser. Hunto. Fyr slukkes midlertidig og Lystønde udlægges.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 48/1717. Berlin 1915.)
Hunte Fyr paa N-Enden af *Mühlen-Plate* er midlertidig slukket, da Fyrbaaken skal fornyes. Under Arbejdet er en rød og sort lodret stribet Lystønde, mærket „*Hunte*“, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10 s. Lys 7,5 s, Mørke 2,5 s, udlagt c. 100 m neden for Fyrbaaken. *Hunte* Fyrbaake: 53° 15' 33" N. 8° 29' 02" E.
- 1166. Holland. Zeegat van Terschelling. Sejlads forbudt.**
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 148/1352. 's-Gravenhage 1915.)
 Besejling af følgende Farvande er forbudt:
 I. Den S-lige Del af *Boomkensdiep*, *Zeegat van Terschelling*, som mod Øst begrænses af en Linie fra Banken N. for *Schuitengat* gennem 3 Stumpønder, af hvilke den midterste har en afstumpet Kegel som Topbetegnelse. Tønderne ligger paa a) 53° 20' 07" N. 5° 07' 29" E., b) 53° 19' 41" N. 5° 07' 24" E., c) 53° 19' 12" N. 5° 06' 55" E.; mod Syd af SE-Enden af Grundene i *Stortemelk*; mod Vest af Meridianen gennem 5° 05' E.; mod Nord af Breddeparallellen paa 53° 17' 50" N. og 53° 18' 40" N.
 2. *Vliesstroom* mellem Breddeparallellerne paa 53° 17' 50" N. og 53° 18' 40" N.
- 1167. Holland. Zeegat van Goeree. Kwade Hoek. Tønde inddraget.**
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 146/1387. 's-Gravenhage 1915.)
 Stumpønde Nr. 3 i *Kwade Hoek* er inddraget. 51° 50', 2 N. 4° 01', 8 E.
- 1168. Holland. Zeegaten van Brouwershaven og Zieriksee. Paabud.**
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 151/1381. 's-Gravenhage 1915.)
 Ifølge Bestemmelser fra den Kommanderende i *Zeeatand* skal Føreren af et hvilket som helst Fartøj, der befinder sig i *Zeegat van Brouwershaven* eller i *Zeegat van Zieriksee*, øjeblikkelig stoppe eller dreje bi, naar det paabydes af Cheten for et *hollandsk* Orlogsskib eller af en *hollandsk* Officer, som er om Bord paa et Skib med civil Bemanding, og derefter følge de Ordre og Anvisninger, som gives af den kommanderende Søofficer. Paabudet kan gives ved Prajen saavel som ved et løst Skud. Efterkommes Paabud, Ordre og Anvisninger ikke øjeblikkelig vil der blive anvendt Magt, og man udsætter sig for Beskydning.
Zeegat van Brouwershaven: 51° 45' N. 3° 34' E. *Zeegat van Zieriksee*: 51° 39' N. 3° 27' E.
- 1169. England. Themsens. Traffikbestemmelser forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 177. London 1915.)
Themsens. Al ind- og udgaaende Trafik skal indtil videre foregaa gennem *Edinburgh Channel*, eller gennem *Black Deep* S. om *Knock John* og *Knob Lystønder* og gennem *Oaze Deep*.
 Ingen Skibe maa være under Gang i de ovennævnte Løb mellem *Chapman Fyr* mod W. og *Sunk Head* Lystønde eller en Linie mellem Tønderne *South Long Sand* og *East Shingles* mod E. i Tiden mellem Kl. 9 Em. og Kl. 2½ Fm.
East Shingles mod E. i Tiden mellem Kl. 9 Em. og Kl. 2½ Fm.
 Skibe, som ligger til Ankers inden for ovennævnte Grænser, maa ikke vise noget som helst Lys i Tiden mellem Kl. 9 Em. og Kl. 2½ Fm.
 Alle andre Løb er lukket for Besejling.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 34/864. København 1915.)

- 1184. Nicaragua E.-Kyst. Kap Gracias à Dios. Fyrs Beliggenhed.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 48/1737. Berlin 1915.)
 Det hvide Lynfyr paa *Kap Gracias à Dios* staaar paa N-Siden af *Coco* eller *Uanké (Wanké Sojoria)* Flodens Munding. 15° 00' 01" N. 83° 08' 59" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/768. København 1915.)
- 1185. St. Domingo (Haiti) N.-Kyst. Tortuga Channel. Skær.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 33/2312. Washington 1915.)
 Et Skær med 5,4 m Vand er fundet paa c. 19° 59' 12" N. 72° 46' 00" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 16/373. København 1915.)
- 1186. St. Domingo (Haiti) E.-Kyst. Kap Engano. Fyr tændt.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 230/1226. Paris 1915.)
 Paa *Kap Engano* er tændt et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 5 s, Lyn 0,5 s, Mørke 4,5 s. Flammens Højde: 50 m. Lysevne: 20 Sm. 18° 36' 30" N. 68° 19' 06" W.
- 1187. St. Domingo (Haiti) S.-Kyst. Saona. Fyr tændt.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 230/1225. Paris 1915.)
 Ved *Saona* er tændt et hvidt Blinkfyr, som viser Et-Blink hver 3 s, Blink 0,5 s, Mørke 2,4 s. Flammens Højde: 14 m. Lysevne: 10 Sm. 18° 06' 39" N. 68° 33' 54" W.
- 1188. Porto Rico N.-Kyst. San Juan. Fyr forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 33/2314. Washington 1915.)
 Omtrent den 15de December 1915 vil *San Juan* Fyr blive forandret til et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 10 s, Blink 1,4 s, Mørke 8,6 s. 18° 28' 23" N. 66° 07' 26" W.
- 1189. Porto Rico S.-Kyst. Ponce. Fyr forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 33/2315. Washington 1915.)
 Omtrent den 15de September 1915 forandres Forfyrret ved *Ponce* Havn til et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 1 s, Lyn 0,3 s, Mørke 0,7 s. 17° 59' 18" N. 66° 37' 16" W.
- 1190. Leeward Øerne. Nevis W. Hindring rapporteret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 757. London 1915.)
 Damperen *Byron* har med et Dybgaende af c. 6 m stødt mod en Undervandshindring c. 1½ Sm SW. for *Fort Charles*. 17° 06' 20" N. 62° 37' 36" W.
- 1191. Argentina. Mogotes Pynts Beliggenhed.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 44/1584. Berlin 1915.)
 Fyret paa *Mogotes* Pynt staaar paa 38° 05' 30" S. 57° 32' 51" W. Kysten ligger 3¼ Sm W.-ligere end angivet i Kortene.
- VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**
- 1192. Sardinien N.-Kyst. Terranova Bugt. Figarello. Fyrs Beliggenhed.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 224/124. Genova 1915.)
 Det hvide Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 5 s, paa *Oen Figarello*, staaar c. 2170 m 201° (misv. SW. t. S. ¼ S.) fra Sematoren paa *Kap Figari* og 133° (misv. SE. ¾ S.) fra Fyret paa Molen i *Aranci* Bugt. Fyret er synligt i Pejlinger fra 225° gennem 0° til 76°. Flammens Højde: 72 m. Svnsvidde: 13 Sm. 40° 58' 45" N. 9° 38' 42" (ital. Kort Nr. 81).
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 24/634. København 1915.)
- 1193. Sardinien W.-Kyst. Bosa. Rossa. Fyr forandret.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 224/433. Genova 1915.)
 Det røde, faste Fyr paa S-Enden af *Oen Rossa* er forandret til et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 1 s, Lys 0,5 s, Mørke 0,5 s. 40° 17' 10" N. 8° 28' 31" E.
- 1194. Rusland. Kertsch-Jenikalo Stræde. Kertsch. Oplysning om Fyr.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 743. London 1915.)
 De to røde, faste Fyr paa Hjørnet af den *genuesiske* Mole er synligt med fuld Lysstyrke i Pejlinger fra 290° til 318°; i øvrigt er Lyset svagt. 45° 21¼' N. 36° 283¼' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/459. København 1915.)

Undersøgelses-Ankerpladsen begrænses:

a) Mod Øst af en Linie trukket fra *Lower Barcom* Lys- og Klokketænde i Retning af *Middle* Fyrskib, indtil denne Linie skærer *Killingholme* Ledefyrlinie.
b) Mod Syd af en Linie trukket fra *Lower Barcom* Lys- og Klokketænde i Retning af *Stadlingborough Consignment Station*, indtil denne Linie skærer en Linie, trukket fra Forbærken af det midterste Par Millebærker paa *Sunk Island* gennem Lystønde Nr. 6 ud for *Stallingborough Flat*.

c) Mod Vest af en Linie trukket fra W.-Enden af den under b nævnte Linie i Retning af den under b nævnte Forbærke, indtil denne Linie skærer *Killingholme* Ledefyrlinie.

d) Mod Nord af den Del af *Killingholme* Ledefyrlinie, som ligger mellem N.-Enderne af de under a og c nævnte Linier.

Lower Barcom: 53° 35½' N. 0° 02' W.

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

1171. Frankrig. Dieppe. Fyr flyttet og forandret.

(^a„Avis aux Navigateurs“ Nr. 231/1227. Paris 1915.)

Fyret paa W.-Molen er nu flyttet til den ny Yderende af Molen. Fyret er et hvidt og grønt Fyr med En-Formørkelser hver 4 s. Lyset er grønt fra Kysten W. for *Dieppe* til Pejling 91°, i øvrigt er Lyset hvidt. Lysevne: 14 Sm for hvidt Lys og 9½ Sm for grønt. I øvrigt er Fyret uforandret. 50° 01' 18" N. 1° 04' 58" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/902. København 1915.)

1172. England. Bill of Portland. Fyr uregelmæssig.

(^a„Notice to Mariners“ Nr. 776. London 1915.)

I *Bill of Portland* Fyr er Blinkene uregelmæssige i Pejlinger fra 250° gennem 0° til 110°. 50° 30¾' N. 2° 27¼' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1173. Afrika. Gabon. Gombé Punt. Fyr midlertidig forandret.

(^a„Avis aux Navigateurs“ Nr. 235/1247. Paris 1915.)

Gombé (N'Gombé) Fyr viser midlertidigt hvidt, fast Lys. 0° 18' 07" N. 9° 18' 23" E.

1174. Nova Scotia. Sheet Harbour Passage. Belysning forandret.

(^a„Notice to Mariners“ Nr. 90/315. Ottawa 1915.)

Sheet Harbour Passage hvide, faste Ledelyr er tænkte. Forfyret staar paa 44° 51' 35" N. 62° 26' 40" W. Synsvide: 12 Sm. Bagfyret staar c. 350 m 344° (misv. N. ½ E.) fra Forfyret. Synsvide: 14 Sm.
Det røde, faste Fyr i *James Wambolt's House* er nedlagt. 44° 51' 30" N. 62° 26' 33" W.

1175. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Penobscot Bugt. Sears Island. Lystønde nedlagt.

(^a„Notice to Mariners“ Nr. 33/2284. Washington 1915.)

25-Foot Shoal Lystønde 3, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 20 s, Lys 10 s, Mærke 10 s, er udlagt i c. 16 m Vand ved 7,9 m Grunden S. for *Sears Island*, 222° (misv. SW. t. W. ¼ W.) fra *Fort Point* Fyr og 312° (misv. NW. t. N. ¼ N.) fra *Dice Head* Fyr. Synsvide: 4 Sm. *Fort Point* Fyr: 44° 28' 02" N. 68° 48' 44" W.

(^a„Notice to Mariners“ Nr. 33/2286. Washington 1915.)
Narrows Fyr er formørket i Pejlinger fra 144° til 254°. 42° 19' 23" N. 70° 55' 10" W.

1177. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Cape Cod Bugt. Cape Cod Canal. Lystønde ombyttet med Lys- og Klokketønde.

(^a„Notice to Mariners“ Nr. 33/2287. Washington 1915.)

Canal Breakwater Lystønde 2 er ombyttet med en Lys- og Klokketønde; i øvrigt uforandret. 41° 46¾' N. 70° 29½' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/475. København 1915.)

1178. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. East River. South Brother Island Ledge. Tønde ombyttet med Klokketønde.

(^a„Notice to Mariners“ Nr. 33/2292. Washington 1915.)

South Brother Island Ledge Klokketønde 8 er udlagt i 5½ m Vand, 201° (misv. SW. t. S. ¼ S.) fra *South Brother Island Ledge* Fyr og 103° (misv. ESE.) fra *Lawrence Point Ledge* Fyr. Klokketønden ligger ude fra 1ste April til 1ste December. I Vintermaanedene ligger en Spirtønde paa dens Plads. *South Brother Island Ledge* Spirtønde 8 er inddræget. *South Brother Island Ledge* Fyr: 40° 47' 34" N. 73° 53' 57" W.

1179. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Cherrystone Inlet. Cape Charles City. Fyr flyttet.

(^a„Notice to Mariners“ Nr. 33/2298. Washington 1915.)

Cape Charles City Ledelyr leder nu gennem den ny gravede Kanal. Det hvide, faste Forfyret staar c. 1,4 Sm 43° (misv. NE. ¼ E.) fra *Old Plantation Flats* Fyr. 37° 14' 45" N. 76° 01' 39" W. Det hvide, faste Forfyret staar c. 340 m 55° (misv. NE. t. E. ½ E.) fra Forfyret.

1180. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Baltimore. Cut-off Channel. Bagfyret forandret.

(^a„Notice to Mariners“ Nr. 33/2300. Washington 1915.)

Cut-off Channel Bagfyret er forandret til at vise hvidt, fast Lys. 39° 12' 58" N. 76° 27' 47" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/989. København 1914.)

1181. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Pamlico Sund. Teaches Hole Channel. Swash Channel. Fyr forandret.

(^a„Notice to Mariners“ Nr. 33/2303. Washington 1915.)

Swash Channel Fyr er forandret til at vise hvidt Lys. 35° 07' 45" N. 76° 00' 38" W.

1182. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Beaufort. Afmærkning forandret.

(^a„Notice to Mariners“ Nr. 33/2305. Washington 1915.)

Beaufort lodret stribede Fløjbetønde er udlagt i Stedet for Klokketønden ved Indløbet.
Beaufort Bar Klokketønde 1 er udlagt i c. 4½ m Vand c. 70 m 311° (misv. NW.) for Skæringen af *Shackleford Point* og *Bard Island* Ledefyrhjørner.

Fort Macon Spit Tønde 1 er flyttet c. 30 m E. efter og har nu Nr. 1 A.

Beaufort Harbor Spirtønde 2 er udlagt paa Enden af Grunden ved Indløbet til *Cut Channel off Beaufort* i c. 1,9 m Vand 261° (misv. W. ½ S.) fra *Beaufort* Taarn og 65° (misv. E. t. N. ¾ N.) fra *Rends Creek* Fyr.

Bar lodret stribede Spidstønde er inddræget.
Shackleford Point Forfyret: 34° 41' 25" N. 76° 39' 40" W.

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

1183. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Sabine Bank. Grund rapporteret.

(^a„Notice to Mariners“ Nr. 33/2311. Washington 1915.)

Dampren *Courvie* har rørt Grunden paa en Mudderbanke med 7,3 m Vand. Dybden uden om Banken er 9 à 10 m. c. 29° 32' 20" N. 93° 28' 30" W.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S.- og Ø-Kyst med hosliggende Øe.:

No. 731. Bay of Bengal, Burma. Bassein River—Buoys replaced. Former Notice. No. 1630 of 1914. (a) Position. Lat. $16^{\circ} 11' 14''$ N., long. $94^{\circ} 34' 00''$ E. Name. Ridge. Description. Black conical. (b) Position. Lat. $16^{\circ} 17' 29''$ N., long. $94^{\circ} 39' 15''$ E. Name. Sesostris rock. Description. Black conical. (c) Position. Lat. $16^{\circ} 24' 43''$ N., long. $94^{\circ} 42' 00''$ E. Name. Pariah rock. Description. Black conical. Note. The positions given are those on chart No. 834. (Notice No. 731 of 1915, dated 23rd August.)

Charts affected. No. 834, Bassein river and approaches. No. 823, Korongo island to Withe point. Publication. Bay of Bengal Pilot, 1910, pages 449, 450.

No. 736. Java, North Coast. Surabaya Strait, northern entrance—Certain Light-Buoys withdrawn. Position. Januang reef beacon. Lat. $6^{\circ} 55\frac{1}{2}'$ S., long. $112^{\circ} 44'$ E. (a) Approximate distance and bearing from Januang reef beacon. $2\frac{1}{10}$ miles, northward. Description of light-buoy. Painted white, with fixed white light. (b) Approximate distance and bearing from Januang reef beacon. $1\frac{1}{10}$ miles, northward. Description of light-buoy. Painted white, with occulting white light. (c) Approximate distance and bearing from Januang reef beacon. $1\frac{1}{10}$ miles, northward. Description of light-buoy. Painted black, with fixed white light. (Notice No. 736 of 1915, dated 23rd August.)

Charts affected. No. 934, Plan of Surabaya strait. Publication. Eastern Archipelago Pilot, Part II., 1913, pages 135, 136.

No. 737. British east Africa. Zanzibar Channel—Disappearance of certain Buoys. (a) Position. At the south eastern end of Mwamba Alek. Lat. $5^{\circ} 47\frac{1}{2}'$ S., long. $38^{\circ} 58'$ E. Description. A white spar-buoy, marked «Aleks», surmounted by two black triangles. (b) Position. Close eastward of the most easterly Wami patch. Lat. $6^{\circ} 06\frac{1}{2}'$ S., long. $38^{\circ} 57\frac{1}{2}'$ E. Description. A white spar-buoy, marked «Wami», surmounted by two black triangles. (c) Position. Off the eastern end of Fungu Miko. Lat. $6^{\circ} 15\frac{3}{4}'$ S., long. $38^{\circ} 58\frac{1}{2}'$ E. Description. A white spar-buoy, marked «Mikou», surmounted by two black triangles. Note. The buoys are to be expunged from the charts. (Notice No. 737 of 1915, dated 24th August.)

Charts affected. No. 640 a, Pangaui to Ras Kimbiji, southern sheet (c). No. 640 b, Pangaui to Ras Kimbiji, northern sheet (a) (b). No. 664, Zanzibar to Malindi. Publications. Africa Pilot, Part III., 1905, pages 394, 395, 398. Africa Pilot, Part III. (in press), pages 389, 390, 392.

No. 741. Africa, East Coast. Mnazi Bay approach—Shoal reported. Position (approximate). At a distance of about 8 miles. 17° (N. 24° E. Mag.), from Ras Ruvura. Lat. $10^{\circ} 10'$ S., long. $40^{\circ} 27'$ E. Depth. $2\frac{1}{2}$ fathoms. Note. «(Presn. approx.)» is to be placed on the charts against this shoal. Variation. 7° W. (Notice No. 741 of 1915, dated 24th August.)

Charts affected. No. 650, Cape Delgado to Mikindani bay. No. 1808, Cape Delgado to Kilwa. No. 2762, Comoro islands. No. 597, Delagoa bay to Cape Guardafui. Publications. Africa Pilot, Part III., 1905, page 381. Africa Pilot, Part III. (in press), page 321.

No. 742. Bay of Bengal—Burma, Kyauk pyu Harbour Entrance. Dickey Shoal—Alteration in position of Buoy. New position. At a distance of about 6 cables, south-westward, from former position and $14\frac{1}{10}$ cables, 338° (N. 22° W. Mag.), from the 156 foot Δ near the northern end of Saddle island. Lat. $19^{\circ} 27\frac{1}{4}'$ N., long. $93^{\circ} 26\frac{1}{4}'$ E. Description. A red conical buoy with staff and ball. Variation. Nil. (Notice No. 742 of 1915, dated 24th August.)

Charts affected. No. 831, Kyauk Pyu harbour. No. 1369, Mayu river to Kyauk Pyu harbour. No. 821, Elephant point to Cheduba strait. Publication. Bay of Bengal Pilot, 1910, page 349.

Ringkjøbing, Redningsbestyrer P. K. Nielsen, Skagen, Grosserer J. L. Schouboe, Kjøbenhavn, Proprietær Chr. Sørensen, Ilee, og Sagfører L. C. Tang. Ringkjøbing.

Hans Majestæt Kong Frederik den 8de var Fondets Protektor lige til sin Død, og efter denne har Enkedronning Louise overlaget Protektoratet.

Stor Glæde og Velsignelse har Kronprins Frederiks Fond i de forløbne 50 Aar bragt paa mangfoldige Steder, og der lyder Tak fra mange for den ydede Hjælp, særlig til det for længst hensøvede Ægtepar Frandsen, der lagde Grundstenen. Og denne Tak skal ikke mindst lyde fra den danske Sømandsstand, der særlig har nydt godt af det velgørende Fond.

—h.

Fragtmarkedet.

Der er ikke indtruffet nævneværdige Forandringer siden vor sidste Beretning udover, at der fra La Plata er betalt op til 84/ à 85/ til Skandinavien. Der sluttedes bl. a. som følger:

Østen. Ris Haiphong og/eller Saigon/Marseille eller Havre, 76/ Basis en Last- og Lossehavn, 20. September—10. Oktober. Paa Dødvægtbasis fra Bombay 51/3 à 53/3 U. K., September—Oktober. Erts 52/6 Bombay/Filadelfia eller Baltimore, 10.—31. Oktober, 50/ Middlesbro eller Molestyn Deep, prompt.

Middelhavet. Erts 13/6 La Goulette/Middlesbro, f. d., 12/9 Almeria Harbour/Glasgow, 12/ Hornillo Bay/Glasgow, 12/3 Algier/Tynedock eller Jarrow, 12/9 Huelva/

Northern Range, Tinto terms, September, 12/ Castro Urdiales eller Passages/Maryport. Bilbao 9/3 Newport, 11/9 Tyne, 12/3 Middlesbro eller Stockton. Salt Trapani etc. omkring 22/ Vestnorge, 18/ Port Said/Chittagong, meget prompt.

Nordamerika. Planker Campbelltown 145/ Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, September—Oktober. Tungt Korn Northern Range 9/3 Rotterdam, 11/ Grækenland eller Vestitalien, 10/6 à 11/ Skandinavien, 1/ mere fra Golfen, for Havreladning 8/6 Basis Vestitalien, Oktober—November. Paa net form fra New York 43/9 Kjøbenhavn, Oktober. Kul Baltimore 42/6 Gøteborg eller Malmø, September. Bomuld fra Wilmington 140/ Liverpool eller Havre, 160/ Genua, Oktober. Paa Nello Charter fra Golfen noteres 57/6 à 60/ til Skandinavien, 2/6 mindre fra Savannah.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 62/6 U. K., 84/ à 85/ Skandinavien, Oktober Buenos Aires 62/6 Genua, September—Oktober. Bahia Blanca (Havrelast) 71/3 Genua. Fra Rosario 62/6 U. K., prompt.

Østersøen og Hvidehavet. For skaaren Last fra Sundsvall noteres 77/6 à 80/ Leith, Hull eller West Hartlepool, 82/6 Tyne, 92/6 London. Fres. 220 à 240 Aleksandria. Hernösand Fres. 210 à 220 Barcelona. For vaad Træmasse 28/6 à 30/ Sundsvall/Preston, 22/6 Hull eller Tyne, 5/ mere for tør Masse. For D. B. fra Archangel 175/ à 180/ til Skotland, 50/ for Sleepers til Englands Østkyst. Fra Onega 180/ pr. Std. D. B. til Dundee.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth omkring 13/ Danmark (1,500—2,000), 14/ à 15/ Sverig, 17/6 à 18/ Rouen. 18/ Dunkerque eller Calais, 22/6 Bordeaux eller Lissabon, 28/ Barcelona, 30/ à 30/6 Genua eller Savona, 35/ Trapani, 21/ Las Palmas. Hull 12/ Oxelösund, 17/ à 18/ Rouen. Firth of Forth 18/6 à 19/ Rouen. Fra Cardiff

eller Newport 16/9 Rouen, 19/6 Lissabon, Fres. 26 à 26 1/2
Bordeaux, 33 Marseille, 29/6 à 31/ Genua, 29/ Livorno,
29/6 Aleksandria, 32/6 Port Said.

Skrevet den 14. September 1915.

Frugtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe søges der fra enkelte tyske Pladser stadig Tonnage til ret gode Rater. Stettin har mange Kullaster til Afskibning, nærmest til Sverige og noterer omkring 7 à 8 Kr., og Ekspeditionen er genuemgaaende god derfra. Königsberg noterer Koks samt Sveller til Kjøge 20 Pf. pr. Kbfd. Rostock er lidt fastere, men er nærmest den tyske Plads, som noterer laveste Rater, nemlig 6 à 6 1/2 Mk. til Sydsverig. — Lübeck er uforandret med 5 à 5 1/2 Kr. til Danmark og Sverig, samt Koks til Norge 12 Kr. Med Hensyn til Norge og Sverig er der intet særlig nyt at berette, nærmest er det flovere med færre Laster end hidtil. Danmark er fra Provinserne meget stille, og nyt Sukker kommer næppe til Afskibning forend tidligst sidst i denne Maaned. Enkelte Hvedelaster nærmest til Kjøbenhavn, sluttet, men ud over dette er der næsten intet. Kjøbenhavn er ogsaa mat, og hvad der sluttet er sjælden over Minimalraten, det gælder nærmest Soyakager og Soyaskraa. Selve Kornforretningen er ualmindelig rolig, og Udsigterne er derfor ikke saa glimrende.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i Maj Maaned 1915 anmeldt som forlist følgende Skibe: Dampskibe: 2 amerikanske, 64 britiske, 1 chilensk, 7 danske, 2 hollandske, 3 franske, 3 tyske, 2 italienske, 3 japanske, 1 meksikansk, 7 norske, 1 portugisisk, 6 russiske, 1 spansk, 3 svenske; ialt 106. Sejlskibe: 11 amerikanske, 10 britiske, 2 hollandske, 1 fransk, 5 norske, 1 russisk, 2 svenske; ialt 32.

Aarsagerne til Forlisene var for Dampskibene: Stranding 12, Kollision 4, Ild 1, sunket 83, kondemneret 2, savnet 4; for Sejlskibene: Stranding 13, Kollision 1, Ild 1, sunket 10, forladt 3, kondemneret 1, savnet 3.

Stella Polaris, Fiskerkvase af Hundested, kom den 5. ds. med en fuld Ladning Aal paa Grund paa Nordsiden af Hesseløens Nordvestrev. Skibet kom flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

Fransina, hollandsk Kuf, strandet paa Hatter-Revet, er ved egen Hjælp kommet flot og fortsætter Rejsen.

Nordhvalen, Dpsk. af Kjøbenhavn, grundstød den 7. ds. i Linfjorden, er kommet flot med Assistance og indbragt til Norresundby.

Valkyrien, 3/m. Skonnert af Marstal, er indkommet til Whitehaven med en Del ovenbords Skade, som Skibet har faaet i Atlanterhavet, hvor det blev paasejlet af et ukendt Dampskib.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 8. ds. afholdtes i Sundet den officielle Provetur med S/S. »Carmen«, bygget til Hr. Skibsreder I. Lauritzen, Kjøbenhavn, af A/S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft. Proven faldt i enhver Henseende tilfredsstillende ud, baade hvad Fart og Kulforbrug angaar.

Den 7. ds. løb en Skonnert, bygget til Brødrene Christoffersen, Marstal, af Stahelen fra Skibbygmester Nielsens Værft i Marstal.

Skibet fik Navnet »Zephyr«.

(»Æro Avis.«)



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 Skibsol originalt aftappet paa 1/2 Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

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

Enas gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Amaliegade 32-34, Tlf. 4956.

Tuborg Øl
og *Tuborg Mineralvande*
kan paa Grund af deres ypperlige
Kvalitet og store Holdbarhed særlig
anbefales til Skibsproviant.

Tuborgs Depot: Amaliegade 32-34, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, afg. London 12/9. — Alexandra, Nielsen, afg. Newcastle
12/9. — Algarve, Borries, pass. Gibraltar 13/9. — A. N. Han-
sen, Sørensen, ank. Newcastle 12/9. — Antwerpen, Mikkelsen,
ank. Rio Grande do Sul 8/9. — Arkansas, Egeuse, afg. Aarhus
15/9. — Arno, Lepper, afg. Faro 10/9. — Aurora, Sonne, ank.
Leith 7/9. — Baron Stjernblad, Sørensen, afg. Oporto 13/9.
— Beira, Mortensen, ank. Falmouth 10/9. — Bergenhus,
Meyer, ank. hertil 13/9. — Bogo, Petersen, ank. hertil 12/9. —
California, Petersen, pass. Dumretthead 14/9. — Charkow,
Søberg, ank. Falmouth 10/9. — Christian IX, Madsen, ank.
hertil 10/9. — Christianssund, Andresen, ank. Trondhjem
12/9. — Dania, Jørgensen, ank. Kirkwall 23/8. — Douro,
Kann, ank. hertil 12/9. — Ebro, Lunge, ank. Leith 1/9. — Es-
bern Snare, Petersson, ank. Lübeck 13/9. — Florida, Ørsted,
afg. Newcastle 1/9. — Frederik VIII, Thomsen, ank. New York
13/9. — Garonne, Kromann, ank. Cadiz 13/9. — Hellig Olav,
Holst, ank. hertil 14/9. — J. C. Jacobsen, Mikkelsen, ank. hertil
10/9. — Kasan, Rasmussen, afg. Newcastle 11/9. — Kentucky,
Svane, ank. Filadelfia 12/9. — Kiev, Tannesen, ank. London 8/9.
— Louise, Svan, ank. Swansea 13/9. — Louisiana, Jønsen,
ank. New York 9/9. — L. P. Holmblad, Mühlendorff, ank. hertil
9/9. — Minsk, Gommesen, afg. Boston 11/9. — Morsø, Nelle-
mann, ank. Falmouth 12/9. — Moskov, Jacobsen, afg. Madeira
11/9. — O. B. Suhr, Pedersen, afg. herfra 11/9. — Odin, Nielsen,
ank. hertil 15/9. — Omsk, Kyllbeck, afg. Livorno 12/9. —
Oscar II, Hempel, afg. New York 9/9. — Pennsylvania,
Lissner, afg. Ardrossan 1/9. — Pregel, Iversen, afg. herfra 13/9.
— Riherhus, Andersen, ank. Sarpsborg 11/9. — Rita, Johnsen,
afg. herfra 12/9. — Romov, Bogvad, afg. Valencia 13/9. —
Saga, Hansen, ank. La Rochelle 13/9. — Texas, Clauson Kaas,
pass. Skagen 15/9. — Tiber, Pape, afg. Newcastle 7/9. — Tomsk,
Wiberg, ank. Kirkwall 8/9. — Tula, Therkildsen, afg. herfra 14/9.
— United States, Gotsche, ank. hertil 10/9. — Vendsyssel,
Henriksen, ank. Stettin 10/9. — Viking, Petersen, ank. Havre
12/9. — Virginia, Fischer, ank. Newport News 12/9. — Sejler
Viking, Butzen, ank. Buenos Aires 3/9.

C. K. Hansen Aggersborg pass. Hirtshals 10/9. — Ama-
lienborg ank. Korsør 13/9. — Brattingsborg ank. River
Plate 9/9. — Borglum pass. Beachyhead 11/9. — Dansborg
afg. New York 26/8. — Elsberg ank. Blyth 11/9. — Flynder-
borg pass. Skagen 12/9. — Guldborg afg. Garston 11/9. —
Gurre ank. Baltimore 24/8. — Hammershus afg. Coronel 10/9. —
Hørildsborg ank. Kjøbenhavn 6/9. — Jelling afg. Balti-
more 11/9. — Jomsborg afg. Newport 7/9. — Jungshoved

pass. Culebra 6/9. — Jægersborg ank. Aarhus 7/9. — Kalundborg ank. Kjøbenhavn 13/9. — Kalo afg. St. John N. B. 9/9. — Klampenborg ank. Kjøbenhavn 11/9. — Kronborg ank. Havana 6/9. — Løjre afg. Aalborg 23/8. — Næsborg ank. Hull 6/9. — Randelsborg afg. Glasgow 9/9. — Rosenborg pass. Gibraltar 5/9. — Silkeborg afg. Quebec 5/9. — Skaudorborg ank. Manchester 23/8. — Skodsborg ank. Manchester 6/8. — Spigerborg ank. Seaham 9/9. — Stegelborg ank. Natano 3/9. — Stjerneborg ank. Garston 5/9. — Tuborg ank. Galveston 7/9. — Taarborg ank. Kjøbenhavn 13/9. — Ulfborg ank. New York 9/9. — Uranienborg afg. Pineidet 12/9. — Ørkild afg. Boston 11/9.

Vesterhavet. Rigmor, Uldall, ank. Valencia 13/9. — Carmen o, Basse, ank. Gefeo 14/9. — Cito, Toft, ank. Piteå 14/9. — Carla, Brueck, ank. Stugsund 14/9. — Ulla, Hansen, pass. Helsingør 13/9. for Plymouth. — Thyra, Nielsen, pass. Dragør 14/9. for Romne. — Nancy, Pedersen, afg. Esbjerg 14/9. til Methil. — Ellen, Hansen, ank. Bristol 12/9. — Nerma, Madsen, ank. Goole 12/9. — Polly, Mathiasen, ank. London 11/9. — Marie, Nielsen, ank. Hartlepool 12/9. — Dagmar, Sorensen, ank. Bandholm 12/9. — Inger, Skou, ank. Grimsby 11/9. — Nora, Jensen, afg. Søderhamn 12/9. til Sevilla. — Nexos, Johansen, afg. Malaga 11/9. til London. — Anna, Jessen, pass. Cape Wrath 11/9. for Sevilla. — Bertha, Degn, ank. Damsjø 11/9. — Olga, Christensen, ank. Kjøbenhavn 12/9. — Gerda, Iversen, ank. Santander 9/9. — Stella, Schiff, ank. Valencia 9/9. — Fylla, Lund, ank. Liverpool 8/9. — Laura, Thøgersen, ank. Glasgow 8/9. — Valborg, Jepsen, pass. Helsingør 8/9. for Sevilla. — Hebe, Gregersen, ank. Sunderland 5/9. — Johanne, Mikkelsen, afg. Ardrossau 6/9. til Cadiz. — Nordsoen, Nielsen, afg. Hernösand 11/9. til Alicante.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, ank. Helsingør 9/9. — Johan Siem, Tannebeck, ank. Kjøbenhavn 11/9. — Harald Klitgaard, Nielsen, afg. Newcastle 12/9. — Russ, Petersen, ank. Baltimore 30/8. — Wladimir Sawin, Wittenkamp, afg. Port Talbot 9/9. — Excellence Pleske, Boutrup, ank. Aalborg 11/9. — Michail Ontchoukoff, Nielsen, ank. Moss 13/9. — Generalkonsul Pallisen, Folkenberg, afg. Newcastle 17/8. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Buenos Aires 2/9. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Miramichi 3/9. — Nawa, Dahl, ank. Rosario 10/9. — Frej, Harboe, ank. Marseilles 28/8. — Rota, Christensen, ank. New York 27/8.

Det astasiatiske Kompagni. Annam afg. Vladivostok 15/8. hjemg. — Arabion afg. Singapore 7/9. udg. — Falstria ank. Nicolajevsk 25/7. hjemg. — Indien afg. San Francisco 24/8. udg. — Magdala afg. Panama 11/9. udg. — Panama pass. Gibraltar 13/9. hjemg. — Bandon ank. London 11/9. hjemg. — Chumpon ank. London 13/9. hjemg. — Fionia ank. Alexandria 13/9. udg. — Pangan afg. Colombo 12/9. udg. — Delagoa ank. Buenos Aires 10/9. hjemg. — Oceana afg. Stornoway 11/9. udg. — Transvaal afg. Tjilatap 26/8. hjemg. — Bintang afg. San Francisco 30/8. hjemg. — Jutlandia ank. Göteborg 13/9. udg. — Rhodessia afg. Buenos Aires 15/8. hjemg. — Selandia ank. Panama 6/9. hjemg. — Tranquebar afg. Antofagasta 7/9. hjemg. — Australien ank. Genua 10/9. udg. — Kina ank. Fremantle 8/9. udg. — Natal afg. Mejillones 20/8. hjemg. — Siam afg. Sydney 31/8. hjemg. — Tongking afg. Port Said 13/9. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Genua 13/9. hjemg.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. Aalborg 29/8. til New York. — Gulfaxe, Petersen, afg. Zaanand 7/9. til Philadelphia. — Skinfaxe, Weichardt, afg. Axelsvik 6/9. til Hull. — Rimfaxe, Haure Petersen, afg. Blyth 11/9. til Kjøbenhavn.

Heimdals. Helga, Vaaben, Hansen, ank. Granton 8/9. — Elna, Kathje, ank. Methil 7/9. — Therese, Izard-Petersen, afg. Oran 4/9. — Harriet, Larsen, ank. Oran 11/9. — Dagny, Therkildsen, afg. Charente 11/9. — Simono, Hansen, afg. Tynen 4/9. — Jeanne, Olsen, afg. St. Felio 8/9. — Vera, Riso, ank. Nantes 10/9. — Daisy, Jørgensen, ank. Sunderland 4/9. — Anne, Leith, afg. Almeria 9/9.

Dania. Mary, Clausen, ank. Piteå 12/9. — Flora, Lorentzen, afg. Bilbao 11/9. til Granton. — Nelly, Clausen, ank. Sundsvall 9/9. — Lilly, Bang, ank. Skellefteå 10/9. — Alexy, Duhn, ank. Rivasella 10/9. — Dagny, Sorensen, afg. Fowey 10/9. til Sunderland.

Thure. H. A. Hansen, Andreassen, ank. Aarhus 6/9. — Peter Bom, Jørgensen, ank. Horsens 12/9.

Brix Hansen & Co. John, Mathiesen, ank. Malmø 7/9. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Malmø 10/9. — Nordpol, Nielsen, ank. Helsingør 11/9. — Fanny, Nielsen, afg. Quenstown 6/9. — Hillefød, Ankersen, afg. Fowey 31/8.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn. Freja ank. Horsens 11/9. — Dansted afg. Hudiksvall 13/9. — Rolf afg. Middelfart 13/9. — Hans Jensen afg. Tynen 4/9. — Lidso ank. Middelfart 12/9.

Orion. Sirius, Møller, afg. Abrossau 8/9. til Galveston. — Orion, Madsen, afg. Kjøbenhavn 5/9. til La Plata.

Ero. Energi, Jensen, ank. Leith 10/9.

Sejlskibe.

Svendborg. Vega, Hansen, ank. Leith 6/9. — Carl, Clemmensen, ank. Aalborg 7/9. — Concordia, Henriksen, ank. Gaspé 6/9. — Minerva, Fuglsang, ank. Foynes 6/9. — Vesta, Poulsen, ank. Granton 6/9. — Dagny, Rasmussen, ank. Belfast 6/9. — Yrsa, Sorensen, ank. Bristol 7/9. — Criterion, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 8/9. — Lauritz, Carlsen, ank. Stettin 7/9. — Ragnhild, Wilde, ank. Kjøbenhavn 9/9. — Thor, Andersen, ank. Lübeck 8/9. — C. V. Petersen, Petersen, afg. Fowey 8/9. — Phoenix, Jørgensen, ank. Stege 9/9. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Falkenberg 10/9. — Doris, Kobke, ank. Reykjavik 8/9. — Henry Brooke, Jensen, afg. Methil 10/9. — Solon, Rask, ank. Rudkjøbing 10/9. — Britta, Jensen, ank. Flækkefjord 10/9. — Erik, Hansen, ank. Leith 10/9. — Rossing, Larsen, ank. Porsgrund 10/9. — Fylla, Hansen, ank. Tonsberg 11/9. — I. Lotz, Hansen, ank. Granton 11/9. — Newsky, Nielsen, ank. Rudkjøbing 13/9. — Kathrine, Hansen, ank. Fakse Ladeplads 11/9. — Emanuel, Larsen, afg. Leith 11/9.

Ero. Kodan, Hansen, ank. Fecamp 6/9. — L. J. Bager, Hansen, ank. Jacksonville 6/9. — Proven ank. Cadiz. — Ellen Benzon ank. Helsingør. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Trawemünde 7/9. — Argus afg. Prestou 6/9. til Gibraltar. — Svalen, Rosenbeck, ank. Dysart 6/9. — Kirstine, Rasmussen, ank. Arendal 7/9. — Apollo, Albertsen, ank. Frederikshavn 7/9. — Emanuel, Kock, ank. Trawemünde 7/9. — Bolgen, Friis, ank. Kiel 7/9. — Tvøroyri, Watson, ank. Tveraa (Færøerne) 6/9. — Svanen, Christensen, afg. Troon 7/9. til Paimpool. — Christine, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 8/9. til Odense. — Hansine, (Ommel) Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 8/9. til Nyborg. — Nanna, Østmann, ank. Kristiania 9/9. — Emilie, Hansen, ank. Kjøbenhavn 7/9. — Ami, Albertsen, afg. Tonsberg 9/9. til Dysart. — Bien, Petersen, ank. Aalborg 9/9. — Ero ank. Troon 8/9. — Nathalia, Eriksen, ank. Troon 8/9. — Gloria, Kromann, ank. West Wemyss 8/9. — Maagen, Mortensen, ank. Tonsberg 9/9. — Ofelia, Clausen, ank. Halmstad 10/9. — Hermod, Petersen, afg. Whitehaven 9/9. til Troon. — Karl, Johansen, (Æroskjøbing) ank. Kjøbenhavn 8/9. — Adele, Weber, ank. Kiel 9/9. — Arietis, Andersen, ank. Trawemünde 9/9. — Cathrine, Boye, ank. Leith 8/9. — Vigilant afg. Dysart 9/9. til Færøerne. — Elsa, Boye, ank. Drammen 10/9. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Swinemünde 10/9. — Marthing, Friis, ank. Troon 9/9. — Sofie, Møllemaun, ank. Trawemünde 10/9. — Christian, Fabricius, ank. Kristiania 10/9. — Christiane, Petersen, ank. Karrebæksminde 11/9. — Marie, Hansen, ank. Leith 10/9. — K. Hay, Petersen, ank. Odense 11/9. — Gertrud, Christensen, ank. Leith 11/9. — Familiens Minde, Espensen, (Æroskjøbing) ank. Kjøbenhavn 11/9. — Guldborg, Christensen, ank. Rauma. — Saga, Olsen, afg. Bantry 10/9. til Miramichi. — Africa, Friis, ank. West Hartlepool 10/9. — Hermod, Petersen, ank. Troon 11/9. — Hydra, Christensen, ank. Miramichi 11/9. — Hekla, Fabricius, ank. Miramichi 12/9. — Signe, Hansen, ank. Göteborg 12/9. — Johanne afg. Dalhousi 11/9. til Mombé. — Proven, Schmidt, ank. Killrush 11/9. — Pampa, Svendsen, ank. Karrebæksminde 11/9. — Kastor, Albertsen, ank. Hasle 13/9. — Fritz er ank. Falmouth. — Eva er ank. Oporto.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 16. September 1915. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsstarts Aarsberetning for 1914. (Sluttet.) — Skibes Bemanding og Sikkerhed til Søs. — Kronprins Frederiks Fond. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns uofficielle Børskurs.

Alt Kobbersmedarbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindeslev, Vesternagade, Aalborg.
 Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

Stavanger Preserving Co.

Stavanger.

Hermetik til Skibsbrug

faas hos

Skibsprovianteringshandlerne

over hele Verden.

Kjøbenhavns
uofficielle Børskurs d. 15. Septbr. 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Førene Dampskibs-Selskab		231 ³ / ₄	232
Danmark		223 ¹ / ₂	224 ¹ / ₂
Norden		237 ¹ / ₄	238
Carl		250	251
Dannebrog		284 ¹ / ₂	285
Skjold		234	235
Urania		—	—
Dampsk. af 1896		252 ¹ / ₂	254 ¹ / ₂
Hejmdal		289	291
Gorm		—	—
Neptun		230	280 ¹ / ₂
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		147 ¹ / ₂	147 ¹ / ₂
State- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk. 1. Afd. I. S.		—	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvn. Kreditk.		—	—
4 ⁰ / ₁₀ — — 2. Serie.		—	—
4 ⁰ / ₁₀ — — 1. —		—	—
4 ⁰ / ₁₀ Østift. Kreditk. 9. —		—	—
4 ⁰ / ₁₀ — — 7. —		—	—
3 ¹ / ₂ % — — 6. —		—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. —		—	—

	Gjort til	Køber	Sælger
Aktier.			
Nationalbank		154 ¹ / ₄	154 ¹ / ₂
Privatbank		119	119 ¹ / ₂
Landmandsbank		142 ¹ / ₄	142 ¹ / ₂
Handelsbank		156 ¹ / ₂	157
Kbhvn.s Låne- og Diskontobank		100 ¹ / ₂	101
Sukkerfabr.		275 ¹ / ₂	275 ¹ / ₄
Burm. & Wain		130 ⁰ / ₁₀	131
Bryggeri Aktier		161 ¹ / ₂	162
Helsingørs Jærnsk.		—	—

Vekselkurser d. 15. September 1915

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	79.55	
London	18.18	
Paris	66.50	
Amsterdam	159.50	
Wien	59.00	

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Strauden.

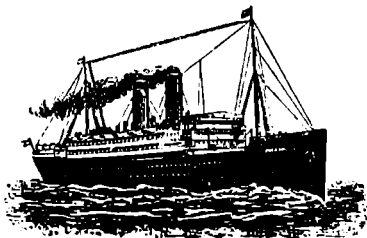
HÄNSCHELL & C^o.
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa 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.

WIESE & Co., LISSABON.
SKIBSMÆGLERE & SALTEXPORTØRER.
Banker Kul. (Største flydende Kullager). Billigste Priser.
Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).



Viggo Jensen, A/s.
Maskinfabrik • Aarhus.

Al Slags Skibsarbejde,
større saavel som mindre
Reparationer udføres,
ligesom vi paatager os
Rensning af Kedler.

Kun første Klasses Arbejde udføres.

— Telf. 2437. —

De private Assurandører lim.

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

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

Detkongl.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 Proviinsbyer.
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 Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holberggade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Copenure. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab 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 256 og 10756

Genforsikrings-Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 6 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

Telegr.-Adr.: REASSURANCE.

Forsikringsaktieselskabet „National“

København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige, faste Præmier

Hovedkontor: Nørrevoildgade 15
Telefon 7565. Telegram-Adr.: „Nation“.

H. P. HAGELBERG.

Konsulent i Skibs- og Søfartssager. — Havariagent.
Sø-Assurance-Expert.

Assistance tilbydes i Strandings- og Havaritilfælde, samt ved Soforklaringer etc. Endvidere ved Kontrahering, Vurdering, Køb og Salg af Skibe. Tilsyn føres med Skibe under Nybygning og Reparationer.

Bopæl:
13, Nordre Frihavngade,
København.

Telegram-Adresse:
BERGHAGEL, KØBENHAVN.
Telefon Øbro 3400 x.

R. Møllers Skibsværft.

Telefon 246.

Faaborg.

Telefon 246.

**Nybygning og Reparation
af Træskibe.**

**Patent-Ophalingsbedding for
450 Tons Egenvægt.**

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. —

Skibs-

Provieringshandlere.

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. 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. 208.

Aarhus. Sophus E. Johnsen. Tlf. 2859 & 2879. Tlgr.-Adr.: Sejus. Breve til min Adresse leveres straks ved Skibs Ankomst. Motorbaad til Rheden.



BRASSO
FLYDENDE
METAL
PUDSE-EXTRAKT.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

Axel Carlsen

Skibshandel
ved Toldbodvejen, AALBORG.
Telegr.-Adr.: Axel Carlsen. Telefon 707.

Skibsmægler

C. V. Petersen,

Telf. 149 Svendborg Statstelef. 10
Dampskibsagent

Hans Nielsen

Skibsproviantering
Aarhus.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Støvedor.
Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edevoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edevoren Skibsmægler.
Søborg & Bentin's Eftf.

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.

P. Jørgensen & Co., Korsør.

Telegramadr.: „Jørgensen“.

— Skibsmæglere. —

Telefon 6 & 16.

Statstelefon 11.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1182

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandsiræde 3.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Jens Philipsen

Statsaut. Forhyring
Havnen 13. Telefon 732.
Horsens.

I. P. Carstensen,

Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872)

anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

ZOOB. HAVE

i København

køber gerne for den
brugbare Dyr.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Overretssagfører

E. Moltzen

Odense

Retssager (sp. So- og Handelssager)
og Handelsinkassation.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søager).

Put

en Kasse »Svendborg

Bockøl« ned i Pro-

viastrummet, saa har

De stedse et godt

holdbart og sundt

Glas Øl at byde

Deres Venner, hvor

paa Kloden, De end

kommer.

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

tilvalg Vestergade 27.

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlf. Adr.: Telefon: 3224.
Tonnage. Telefon: 3244.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af fødevarer og Kødvarer.

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.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

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.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjorbecks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptonværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

CHRISTIAN THEIL

Mindegade 1, Aarhus,

anbefaler alle Sorter Skibs-

bred af prima Kvalitet.

Bedste Bred. Største Rabat

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til D. F. O. S.



Forlang altid
Otto Mönsted
OMA
Plante Margarine

Utzon & Stegmann, Skibsmæglere. Aalborg.

Telegr.-Adr.: UTZON.
Telefoner: 2200 - 2075.
Statstelefon 2.

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 Ankerspill 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:
„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.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift — Solid — Driftssikker.

5—100
HK

A/s „**VØLUND**“.
Blegdamsvej 32. København N.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

or 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.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre.
Anden Side og Siden efter Tekst pr. Petitlinie à 45mm Bredde 25 —
De øvrige Sider pr. Petitlinie à 45mm Bredde 20 —
Moderation for 5 Gange 13 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Aarhus mekaniske Værksted
Alle Slags Skibs- og Maskinreparationer
samt Kedelrensning udføres.
Fredensgade 16. Telefon 3950.

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

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og
midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværks-
arbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved
Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,
Thorshavnsgade 3.
Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,
Telef. 6817 Grønningen Nr. 1 — Kjøbenhavn. Ekspertlæger
6818 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
og Patent Mønnie 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 Statshanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Norm 2393.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreakvipering.

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.

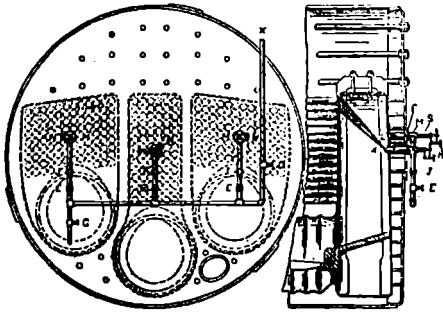
Nr. 38.

Kjøbenhavn, Torsdag den 23. September 1913.

22. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS

Billige i
Anskaffelse.



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under Iuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag 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 Nyttévirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER.
1403 — 1405
3053 — 3073

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
Petrograd. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



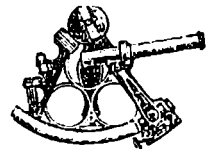
I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl. - Hof - Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.



65 Kr.
Preisler
Kjøbmagergade 19.

AKTIESELSKABET HOLZAPFEL-SELANDIA

Compositloner

Jern, Staal og Træskibsbunde.
Leverandør til Flaaden.

Indreglstreret



Varemærke

Rustbeskyttende Farve

Bunkers og Lastrum.
Leverandør til Statsbanerne.

Telegramadr.: „HOLZANDIA“.

Kontor: Toldbodvej 7, Kjøbenhavn.

Tel.: 5601. Palæ 2256.

Fabrik: Øresundsvej, Amager.

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 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 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“.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Enestorhandling 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.

Vilhelm A. Bang,

Vesterbrog 2 (Panoptikon). Tel. 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

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.

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

Telefoner **92 86**
102 86

Aktieselskabet

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT
Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vare elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.
ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

Telegr.-Adr. „Bunker-depot“.

Telefon **513**

Aktieselskabet

HELSINGØRS BUNKERKUL DEPOT.

Prima Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat til Dagens billigste Priser.

Telegr.-Adr. „Bunker-depot“.

C. K. HANSEN.
KØBENHAVN.

.. DAMPSKIBSRHEDER ..
DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.
BEFRAGTNINGSFORRETNING.
Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:
Dampskibsselskabet „DANNEBROG“,
Dampskibsselskabet „NEPTUN“ og
Dampskibsselskabet „AF 1896“.

Dampskibsselskaberne
VULCAN og MERCUR
Telefon 5459. Telegramadresse: „Canus“.
Korresponderende:
Reder N. P. Nielsen,
Herluf Trollesgade 28.

A. O. ANDERSEN & Co.
Copenhagen & Christiania.
Telegr.: Pacao { Copenhagen. Teleph. { 5836 Copenhagen.
 { Christiania. { 19369 Christiania.

STEAMSHIPOWNERS-AGENTS
Chartering - Clearance - Average.

P. Brown jun. & Co.
Dampskibsrederi * Dampskibsagentur.
Amallegade 43. — Telegr.-Adr.: „Brown“. — Tlf. C. 276.

Knud Degn. Raadgivende Ingeniør,
cand. polyt. M. Ing. F.
projekterer og leder Udførelsen af alle Slags
Havne- & Uddybningsarbejder
Kontor: Havnegade 55¹, København K. Telefon 351.

DEMAG



**Losse- og Transport-anlæg,
Havnekraner,
Wagontippere,
Selvgribere.**

REPRÆSENTANTER:
Edwards & Rasmussen
INGENIØRER.
København B, Vestergade 3.
**DEUTSCHE MASCHINENFABRIK A-G
DULSBURG**

H. NIELSEN
1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags
Skibsreparationer.
Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

WIESE & Co., LISSABON.
SKIBSMÆGLERE & SALTEKSPORTØRER.
Bunker Kul. (Største flydende Kullager). **Billigste Priser.**
Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).

Telefon 5430. **SKIBE** Telegr.-Adr.: „Frølights“.

Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERGADE 2.



K. F. MARSTRANDS EFTF.
BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.
Skibsproviantering, Havarier og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarerung.
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

Kjøbenhavn, den 23. September 1915.

Amerikanske Sejlskibe. Ikke i mange Aar har der været en saadan Mangel paa Sejlskibe i den amerikanske Kysfart, som i dette Krigsaa 1915, skriver »the Marine Journal» i New York. I den senere Tid er der ikke blevet bragt en Ton Kul til Bostons Havn (Mass.) af et Sejlskib, og fra Delaware, Hampton Roads, og New Englands Farvande bliver Fraværelsen af de tre-, fire- og femmastede Skonneter bemærkelsesværdig. Forklaringen er naturligvis den, at de er gaaet i fremmed Fart, fristet af de høje Kul- og Tømmer-Fragter i oversøisk Fart. Uge efter Uge er Befragtingen af amerikanske Sejlskibe for disse lange Rejser blevet fortsat, endskønt Raterne maaske næppe er saa høje, som de har været.

Denne aktive Beskæftigelse af Træ-Sejlskibene har alligevel ikke ført til nogen betydelig Nybygning af disse. I Bath staar der en stor Femmaster paa Stabelen, og fornylig løb en smuk Tremaster af Stabelen i Phippsburg, bestemt til Tømmerfart Syd paa. Til Trods for de nuværende fordelagtige Rekord-Rater er Rederne øjensynlig af den Mening, at Sejlskibstiderne nærmer sig deres Slutning, undtagen for den lokale Trafik. Det er ganske vist muligt, at Motorernes voksende Ydeevne og Økonomi vil forlænge Sejlskibenes Liv, eller skabe Muligheder for Sejlskibe med Hjælpemaskiner paa De forenede Staters Atlanterhavs- og Stillehavs-Kyster. Saa længe Krigens varer, vil amerikanske Raasejlere og fore-and-af-til-riggede Sejlskibe være sikker paa en fordelagtig Beskæftigelse. De er ikke længere, som de saa ofte har været. Havets Stedborn.

Der er noget overordentlig tiltalende ved den Kendsgerning, at mange af disse store, smukke Sejlskibe afslutter deres Karriere med den største Fortjeneste, deres Historie kender.

Erstatningsansvaret ved Skibssammenstød. Paa G. E. C. Gads Forlag er udkommet »Erstatningsansvaret ved Skibssammenstød», anden Del, indeholdende »International Privatret og Proces», af Dr. jur. Axel Møller. Bogen, hvis første Del udkom i Forsommeren 1914, vil sikkert i sin Helhed naa det Maal. Forfatteren har sat sig, at blive en praktisk Haandbog, der kan tjene til nyttig Vejledning baade for Jurister og for søfartsinteresserede Læglfolk, saasom Skibsredere, Ladningsejere og Assurandører. Da de Forhold, hvorom Bogen handler, endnu til dels bliver saa uensartet behandlet ved de forskellige Landes Domstole, og det ved Skibssammenstød let kommer til at dreje sig om meget store Summer, vil den Vejledning det her omhandlede juridiske Værk kan yde, rimeligvis i givne Tilfælde betyde en betydelig Besparelse. Bogens første Del var af det rets- og statsvidenskabelige Fakultet antaget til offentlig at forsvares for den juridiske Doktorgrad. Dette Forsvar fandt Sted sidste Sommer i Overværelse af vore første Autoriteter paa det juridiske Omraade, og Bogen blev af de officielle Opponenten, Professorerne V. Bentzon og Knud Berlin, anerkendt som et værdifuldt Arbejde, der er frembragt ved flittig og ærlig Stræben, parret med Talent.

Anden Del, 216 Sider, indeholder lillige Rettelser og Tilføjelser til baade første og anden Del, samt et Sagregister for den hele Bog.

Vi har modtaget følgende:

Skibenes Bemanding og Sikkerhed til Søs. I Tilslutning til Kapl. Jens Kusk Jensens Artikel i *Dansk Søfartstidende* Nr. 37, angaaende ovennævnte Emne, vil Undertegnede gerne have Lov til at vedføje nogle Bemærkninger. Om Bord i de forskellige Skibe (Sejl eller Damp) kan der sikkert nok gøres en Del mere med Hensyn til Opdragelse af unge Sømand end nu er Tilfældet, men i flere Henseender er det vanskeligt, for ikke at sige umuligt, for de unge Folk at faa den nødvendige Øvelse i Baadtjeneste, Svømning m. m. i de Skibe, de kommer med, og dette er dog saa nødvendigt

at kunne for enhver Sømand, særligt under de Forhold, der nu hersker, hvor Skibene ofte maa forlades i Soen af en eller anden Grund. Et tre Maaneders Kursus ved en Sømandsskole, som vi havde den her paa Fano, kan udrette meget i den Henseende, og de unge Mennesker vil møde om Bord med en Del Kundskaber, som de straks kan gøre Brug af og derved straks blive mere til Nytte i flere Henseender. En Sømandsskole eller et stilleliggende Skoleskib vil ogsaa bidrage til, at flere unge Mennesker kommer til Søs, da Forældre og Værger foretrækker at sende deres Sønder til en saadan Skole fremfor til et Logishus, især naar de ved, at der siden sørges for Hyre til dem. Dette havde vi Beviser nok paa, da Sømandsskolen var i Virksomhed her; mange unge Mennesker kom til Søs, som ellers næppe var kommen ud at sejle. Da jeg begyndte Sømandsskolen her paa Fano i 1895, var det egentlig efter Opfordring af flere Dampskibsførere om at begynde en saadan Skole og især lære de unge Folk at agere i Baade og at svømme m. m. Jeg havde store Forventninger den Gang til Skolen og haabede, at den skulde blive et vigtigt Led i Sømandens Uddannelse, men fandt kun lidt Forstaaelse og Støtte, saa Skolen ikke blev i Stand til at holde de nødvendige Lærere eller det fornødne Materiel, og da vore Sejlskibe efterhaanden svandt ind til et Par Stykker, kunde jeg jo ikke skaffe Hyre til Eleverne. Skolen indstillede derfor sin Virksomhed i 1908, men c. 300 Elever havde da frekventeret Skolen, og af dem er nu mange Skibsførere og Styrmand.

I Fald Dampskibsselskaberne eller andre Interesserede skulde ønske at faa en lignende Skole i Gang igen her ved Fano, er jeg villig til at yde min Assistance ved Oprettelsen og Driften. Jeg har endnu en Del Materiale fra Sømandsskolens Tid, der kan bruges, og der findes næppe nogen bedre Plads til en saadan Skole end her ved Fano. Nordby, Fano, den 19. Septbr. 1915.

P. H. Clausen.
Havnefoged.

Sømands- og Fyrbøderkonference. Gøteborg, den 9. September. Den skandinaviske Sømands- og Fyrbøderkongres aabnedes i Gaar her. Kongressen udtalte sig énstemmigt for Dannelsen af en saakaldt »Skandinavisk Kommission» med Repræsentanter for samtlige Fyrbøder- og Sømandsforeninger i Skandinavien med det Formaal at tilvejebringe et intimt Samarbejde mellem de forskellige Landes Organisationer.

(Ritz. Bur.)

Dampskibsselskabet Orient. Bestyrelsen for det ny Selskab, der skal overtage Det østasiatiske Kompagnis Dampskibsflaade, er nu blevet valgt paa et konstituerende Møde. Den bestaar af Kontreadmiral Evers, Overretssagfører Fenger, Grosserer Aage Hoffding, Bankdirektor Ringberg og Direktør i Det østasiatiske Kompagni Schmiegelow.

Selskabets Navn bliver Orient.

Drivende Vrag. Marineministeriet meddeler: Føreren af et hertil indkommet Dampskib meddeler, at han den 15. ds. Em. misv. S. Ø. 1. Ø. 1/2 Ø. fra Hesselø, 10 Sm. Afstand, har passeret et drivende Vrag af Agterskibet af et større Fartøj.

Endvidere meddeles, at Føreren af 3-mastet Skonnert »Hosanna» meddeler, at han den 11. ds. c. 50 à 55 Smil VSV. for Hanstholm har passeret Vraget af et grønmalet norsk Sejlskib i Brand.

Dødsfald. En af »Det forenede Dampskibsselskab»s veltjente Førere i den indenlandske Fart, Kaptajn Andersen, sidst Fører af »Hjelm», er den 16. ds. afgaaet ved Døden lidt over 50 Aar gammel.

Svendborg Søassurance har bestemt fra den 15. ds. ikke at forsikre Propsladninger til krigsførende Lande.

Dampskibet »Thorvaldsen«, tilhørende Firmaet Brix Hansen & Co., her, er den 20. ds. blevet torpederet i Nordsøen af en tysk Undervandsbaad. Besætningen er landsat i Helsingør af en svensk Dampers »Mimosu«.

Tyske Minespæringer. Berlin, den 22. September. »Efterretninger for Søfarende« offentliggør i Dag en Bekendtgørelse, dateret 21. September, hvorefter der ved den sydlige Udgang af Sundet paa international Søterritorium vil være udlagt et Minefelt fra den 24. September af regne.

Aktieselskabet Burmeister & Wain.

I Anledning af, at Aktieselskabet Burmeister & Wain med sin Nybygning Nr. 300 føjer det 16de store oceangaende Motorskib til den Flaade af Motorskibe, som er bygget paa dets Værft, har Selskabet udsendt en overmaade smukt udført Pjece, i hvilken det gør Rede for Virksomheden paa Motorskibbyggeriets Omraade, ledsaget af en Række veludførte Billeder af de byggede Motorskibe samt af Værftet paa Refshaleøen, Fabriken paa Kristianshavn og et Sæt 3,100 I.H.K. Dieselmotorer i Prøvelokalet. Af Billederne er det der gengiver »Selandia«, Værftets første store Motorskib, et nydeligt Farvetryk efter et Maleri af Professor Chr. Blache.

I Pjecen hedder det bl. a.: For Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibbyggeris Vedkommende har Bygningen af Motorskibe været af gennemgribende Betydning. Forinden denne Fabrikation optoges, var Virksomheden baseret paa Vedligeholdelse og Reparation af vor hjemlige Handelsflaade og af Skibe, der passerede gennem vore Farvande. Af Nybygninger udførtes kun et begrænset Antal for at holde den nødvendige Stab af Arbejdere med tilhørende Værksteder stadigt beskæftiget, idet dette Nybygningsarbejde maatte udføres uden passende Fortjeneste paa Grund af den hjemlige og navnlig den udenlandske Konkurrence. Dette Forhold har Bygningen af Motorskibe fuldstændig forandret, idet det fine og nøjagtigt udførte Motormaskineri udelukker Konkurrence med billigt 2. Klasses Arbejde og derved har gjort det muligt at skabe en lønnende Nybygningsvirksomhed, der yderligere ved Udvidelse af Værftet kan udvikles og forøges.

I de faa Aar, der er forløbet siden »Selandia« foretog sin første Rejse, er der paa Værftet bygget følgende Motorskibe:

»Selandia« til Det østasiatiske Kompagni	7.400 Tons d. w.	2.500 I.H.K. ialt.
»Christian X« til Hamburg—Amerika-Linien	7.400 — —	2.500 — —
»Suecia« til Rederiaktiebolaget Nordstjernen, Stockholm	6.550 — —	2.000 — —
»Pedro Christophersen« til Rederiaktiebolaget Nordstjernen, Stockh.	6.500 — —	2.000 — —
»Siam« til Det østasiatiske Kompagni	9.700 — —	3.000 — —
»Annam« til Det østasiatiske Kompagni	9.700 — —	3.000 — —
»Kronprins Gustaf Adolf« til Rederiaktiebolaget Nordstjernen, Stockh.	6.500 — —	2.000 — —
»Kronprinsessan Margareta« til Rederiaktieb. Nordstjernen, Stockh.	6.500 — —	2.000 — —

»California« til Det forenede Dampskibsselsk.	8,300 Tons d. w.	2,600 I.H.K. ialt.
»Fionia« til Det østasiatiske Kompagni	6,700 — —	4,000 — —
»Malakka« til Det østasiatiske Kompagni	9,200 — —	3,100 — —
»Tongking« til Det østasiatiske Kompagni	9,200 — —	3,100 — —
»Pacific« til Rederiaktiebolaget Nordstjernen, Stockholm	6,550 — —	2,000 — —
»Panama« til Det østasiatiske Kompagni	9,200 — —	3,100 — —
»San Francisco« til Rederiaktieb. Nordstjernen, Stockholm	6,550 — —	2,000 — —
Bygning Nr. 300 til Det østasiatiske Kompagni	9,200 — —	3,100 — —

Endvidere har Selskabet følgende Motorskibe under Bygning og i Ordre:

16 Motorskibe, hver paa c.	10,000 Tons d. w.
1 — — — — —	8,300 — —
4 — — — — —	6,500 — —

samt til Motorskibe under Bygning paa andre Værfter:
1 Sæt Diesel Marinemotorer paa 4,000 I.H.K.
1 — — — — — 2,600 — —

Af Licensfirmaer er udført og i Ordre følgende Skibe:
A/S. Akers mek. Værksted, Kristiania:
»Brazil« til Fred. Olsen, Kristiania 1.500 I.H.K. ialt.

Under Bygning er endvidere:
»Penedo« til Fred. Olsen, Kristiania 1,500 — —
Bygning Nr. 385 til do. 2,000 — —

The Burmeister & Wain (Diesel System) Oil Engine Co., Ltd., Glasgow:

»Banden« til Det østasiatiske Kompagni	1,700 I.H.K. ialt.
»Pangang« do.	1,700 — —
»Chumpon« do.	1,700 — —
»Lalandia« do.	2,500 — —
»Falstria« do.	2,500 — —
»Mississippi« do.	3,200 — —

Endvidere har dette Firma i Ordre Motorer paa ialt c. 40.000 I.H.K.

Société Anonyme John Cockerill, Seraing:
»Belgica« til Kongostaten 1.800 I.H.K. ialt.

Göteborgs Nya Verksfadsaktiebolag, Göteborg:
2 Motorskibe, hver med ialt 4,000 I.H.K.

Intet andet Motorskibbyggeri i Verden kan opvise en Flaade Motorskibe af en saadan Størrelse.

Bygning Nr. 300 er saavel i Skrog som Maskine et Søsterskib til »Malakka«, »Tongking« og »Panama«. Dette Forhold er af særlig Interesse, idet det viser, at det er lykkedes paa Basis af de med de første Skibe opnaaede Erfaringer i praktisk Drift at bringe Konstruktion og Fabrikation af Aktieselskabets Burmeister & Wain's Maskin- og Skibbyggeris Firetaktmotorer til en saadan Grad af Fuldkommenhed, at det ene Motorskib kan følge efter det andet hver anden Maaned uden væsentlige Forandringer. Bygningen af Motorskibene er ikke længere et heldigt Eksperiment, den er en virkelig Fabrikation af en fastslaaet Type, der har bestaaet sin Prøve.

Den store Økonomi ved Anvendelsen af Motorskibe og deres Overlegenhed over Dampskibe i de lange Ruter over Verdenshavene, som Aktieselskabet Det østasiatiske Kompagni genialt forudsaa, er ved de ud-

førte Rejser med Motorskibene fuldt ud fastslaaet, og den Skepsis, som i Begyndelsen gjorde sig gældende iblandt Rederne overfor denne ny Type Fartøjer, maa nu vige overfor det praktiske Livs slaende Argumenter. Der er derfor en stadig voksende Efterspørgsel efter disse Skibe, større end det er Burmeister & Wain's Maskin- og Skibbyggeri muligt at opfylde. For at imødegaa dette Krav har derfor flere Firmaer taget Licens til Bygning af Selskabets Firetakts Diesel-Motorer, nemlig:

The Burmeister & Wain (Diesel System) Oil Engine Co., Ltd., Glasgow.

Aktieselskabet Akers mek. Værksted, Kristiania.

Société Anonyme John Cockerill, Seraing.

Göteborgs nya Verkstadsaktiebolag, Göteborg.

Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, Rotterdam.

Union Tool Co., Los Angeles.

Følgende Rederier har, eller har beordret, Motorskibe og Skibsmotoranlæg fra Burmeister & Wain's Maskin- og Skibbyggeri:

Det østasiatiske Kompagni, her, Det forenede Dampskibsselskab, her, Rederiaktiebolaget Nordstjernen, Stockholm. Fred. Olsen, Kristiania, Svenska Ostasiatiska Kompagniet, Göteborg, Ångfartygsaktiebolaget Tvinge, Göteborg, Hamburg-Amerika Linien, Hamburg, Aktiebolaget Svenska Amerika-Meksiko Linien, Göteborg, Den kongelige danske Marine, Aktieselskabet Norge Meksiko Gulf Linien, ved Wilh. Wilhelmsen, Tonsberg, og Fearnley & Eger, Kristiania, Den Norske Afrika og Australie Linie ved samme to Firmaer.

Fragtmarkedet.

Begæret efter Tonnage er alle Vegne godt, og i flere Retninger er Fragterne steget i Ugens Løb. Fremgangen er størst for Kul fra U. K. til Atlanterhavshavnene, Middelhavet etc., men ogsaa Nordamerika er meget fast, og der er mange Laster, særlig for Korn helt op til December og Januar. Pr. December er der allerede sluttet til 12/ pr. Qr. Korn fra Nordstaterne til Danmark eller Sverig, sydligst Malmø, medens 14/ er betalt til Østsvrig pr. Oktober. Ogsaa River Plate/Skandinavien Markedet ligger godt paa Basis af 82/6 à 85/, alt efter Størrelse og Position. Tonnagen holdes overall stramt af Rederne, og efter alt at dømme tegner Efteraarsmarkedet helt igennem særdeles lovende. Sidst sluttedes bl. a. som følger:

Østen. Ris Saigon 76/3 Liverpool, Septbr.—Oktober. 75/ Frankrig, 76/6 for Majs, Oktbr. Eris Bombay 50/ à 52/6 U. K.

Middelhavet. Bomuldsfrø etc. 24/ à 25/ pr. 60 Kbf. fra Aleksandria til London eller Hull, prompt. Eris 14/ Les Falaises/Barrow, 13/6 La Goulette/Middlesbro, 12/9 Hornillo Bay/Middlesbro, 13/6 Huelva/Jacksonville (2,500), 14/ Leith (3,000), »Tinto terms«. Salt Trapani, Tunis etc. 21/ à 22/ Vestnorge. Eris 13/ à 14/ Lissabon/Cardiff eller Newport (2,400), 8/6 Bilbao/Cardiff, 12/ Glasgow, 12/3 Middlesbro eller Jarrow.

Nordamerika. Planker 145/ Parrsboro Roads/Englands Vestkyst. Props Ny Foundland/Bristol Kanalen 160/ pr. Favn. Paa »net form« fra New York 75/ Vladivostok, Oktbr.—Novbr. Tungt Korn Northern Range 9/ Rotterdam, 9/3 Glasgow, 10/9 Madeira, 11/3 à 11/4^{1/2} Vestitalien, c. 11/6 Skandinavien, Oktober—November. 12/ Skandinavien, December. For Havrelast 8/6 Vestitalien. Oljekager fra Golfen 62/6 Netto Charter til Danmark, 2/6 mindre fra Savannah etc.. Oktober. Bomuld Savannah etc. 147/6 Le Havre, Septbr./Oktober. Kul Norfolk eller Virginia 33/ à 34/ Buenos Aires (2,500), 43/ Vestitalien,

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 60/ U. K.. 82/6 à 85/ Skandinavien, Oktober—November. For Kaffe fra Rio eller Santos c. 120/ til Kristiania, Malmø eller Kjøbenhavn.

Østersøen og Hvidehavet. For skaaren Last 83/6 Örnköldsvik/West Hartlepool, 92/6 Hernösand/London, 82/6 Sundsvall/Hull, 87/6 à 90/ Kings Lynn, 105/ Manchester. 80/ Söderhamn/Grimsby, 87/6 Skellefteå/Hull, 92/6 London. 80/ Gefle/Hull, 105/ Manchester Kanal, Frcs. 180 Nordfrankrig. Frcs. 230 à 250 Spanien. Tør Træmasse Frcs. 55 Umeå eller Gefle/Rouen, 32/6 Söderhamn/London, 27/ Hudiksvall/Granton. vaad Træmasse 30/ Skellefteå/Preston. Fra Archangelsk betalles £ 5,400 for en 1,800 Tons Baad med Hør til Belfast, £ 10,000 for en c. 1,100 Stds. Dampner med blandet Trælaster til London, 170/ D. B. B. til Hull, 190/ London.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth c. 13/ Danmark (1,500—2,000 Tons), 18/ à 18/6 Dunkerque, 24/ for Koks, 19/ à 19/3 Rouen, 23/ à 23/6 Lissabon, 30/ Oran (3,000—4,000), 28/ à 30/ Karthagena, 35/ à 37/6 Genua. Savona, Spezia eller Neapel. 37/6 Port Said (5,000), 25/ Las Palmas. Fra Humberen 15/ Dieppe, 16/9 Dunkerque, 18/6 Rouen, 23/ Bordeaux. Fra Cardiff eller Newport 16/6 à 16/9 Rouen, Frcs. 25 Bordeaux, 18/ Lissabon, 25/ Malta. 30/ Neapel, 31/ Genua eller Savona, 32/6 Port Said (5,500). 27/6 Montevideo eller La Plata.

Skrevet den 22. Septbr. 1915.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen. Danmark, Vestsverig og Østnorge Vest paa ligger Markedet fremdeles fast for Trælaster, med forholdsvis højere Rater fra Norge end fra Sverig, men der sluttet egentlig kun faa Fragter til krigsførende Lande, idet Faren er større i det sig nærmende Efteraar, og flere Redere foretrækker Trælaster fra Sydbotten til danske Havne, som betales med 35 à 40 Kr. pr. Std. skaaren Last. Danmark har intet at byde paa med Undtagelse af gammelt Jern til lave Fragter, som ikke lønner sig. Returfragter Vest fra ligger mattere, idet der kun er ganske faa Kulfragter i Markedet og flere afsluttede Fragter er annulleret af Mangel paa Licens, som giver betydelige Ophold, ligesom Tønnen er ret lang paa skotske Havne. Af Clayfragter er enkelte i Markedet til faste Rater, men her er det ogsaa vanskeligt at erholde Licens.

Angaaende de mindre Skibe er Nordtyskland væsentlig uden Forandringer, kun synes Stettin at være lidt mindre fast. Norge er stadig meget rolig, og flere Skibe foretrækker at gaa ledig derfra; med Islaster tynder det ud, og kun meget faa Feldspalthaster kommer i Markedet. Fra Kristianssand til Stettin er sluttet 6 Mk. Sverig viser heller ingen Tendens til Bedring, og det er gennemgaaende faa Stenlaster, som udbydes. Danmark har fra Provinserne været lidt livligere, idet nogle Hvedepartier er blevet afskibet; ogsaa nogle Ladninger Byg synes der at være Udsigt til i den nærmeste Tid. Kjøbenhavn er flov, men har heller ikke megen fragsøgende Tonnage, og hvad der sluttet, er sjældent over Minimalraten.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fragtdampere Stabelnummer 149 ved Helsingørs Jernskib- og Maskinbyggeri, der bygges til Firmaet Kampmann, Møller & Herskind i Aarhus, blev den 18. ds. sat i Vandet fra Værftet.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanischer Lloyds højeste Klasse, er 248 Fod langt i Hoveddækket, 38 Fod bredt og 17^{1/2} Fod dybt; Maskinen bliver triple Ekspansion med Overflade Kondensation paa 700 indicerede Hestes Kraft, og Kedlerne udrustes med Wilh. Schmidts Overheiler.

Paa den ledige Bedding lægges Kolen til en Fragtdampner til Kjøbenhavn.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, auk. hertil 17./9. — Alexandra, Nielsen, pass. Dungeness
14./9. — Algarve, Borries, auk. Marseille 17./9. — A. N. Han-
sen, Sørensen, auk. London 16./9. — Antwerpen, Mikkelsen,
afg. Rio Grande 15./9. — Arkansas, Egense, auk. hertil 19./9. —
Arno, Lepper, auk. Falmouth 15./9. — Aurora, Sonue, afg. Leith
18./9. — Baron Stjornblad, Sørensen, afg. Lissabon 17./9. —
Beira, Mortensen, afg. Dartmouth 16./9. — Bergenhus, Meyer,
auk. Stettin 16./9. — California, Petersen, afg. Kirkwall 18./9.
til Blyth. — Charkov, Soeberg, afg. Falmouth 18./9. — Chri-
stian IX, Madsen, afg. herfra 17./9. — Christianssund,
Andresen, auk. hertil 20./9. — Dagmar, Mueller, afg. Soham
10./9. — Dania, Jørgensen, auk. hertil 20./9. — Ebro, Lunge,
afg. Leith 17./9. — Florida, Ørsted, afg. Newcastle 1./9. —
Frøderik VIII, Thomsen, auk. New York 13./9. — Garonne,
Kromann, auk. Lissabon 18./9. — Hellig Olav, Holst, auk. hertil
14./9. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, afg. herfra 16./9. — Ka-
san, Rasmussen, auk. Havre 15./9. — Kentucky, Andresen, auk.
Baltimore 18./9. — Kio, Touuesen, auk. London 8./9. — Louise,
Svan, afg. Swansea 16./9. — Louisiana, Jon Jønsen, afg. New
York 15./9. — L. P. Holmblad, Myldorf, auk. Aalborg 15./9. —
Maja, Godfredsen, afg. herfra 20./9. — Minsk, Gummisen, afg.
New York 15./9. — Morso, Nellemann, afg. Falmouth 15./9. —
Moskov, Jacobsen, auk. Falmouth 15./9. — O. B. Suhr, Pedersen,
auk. Liverpool 18./9. — Omsk, Kylesbech, afg. Palermo 18./9. —
Oscar II, Hømpel, auk. Kirkwall 19./9. — Pennsylvania,
Lissner, afg. Ardrossan 1./9. — Pregel, Iversen, afg. Newcastle
18./9. — Romny, Bogvad, auk. Lissabon 20./9. — Saga, Hansen,
auk. Havre 17./9. — Texas, Peronard, auk. Aalborg 15./9. —
Thyra, Riise, afg. Bergen 18./9. — Tiber, Pape, auk. Genua
19./9. — Tomsk, Wiberg, auk. hertil 17./9. — Tula, Therkildsen,
auk. Newcastle 17./9. — United States, Gotse, afg. Kristians-
sund 18./9. — Viking, Petersen, auk. Bordeaux 19./9. — Vir-
ginia, Fischer, afg. Baltimore 18./9. — Sejlskib Viking, Buntzen,
auk. Buenos Aires 3./9.

Ærs. Emanuel, Svane, auk. Methil 14./9. — Energi,
Jensen, auk. Aarhus 18./9.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Leith 18./9. — Ama-
lieborg pass. Skagen 19./9. — Brattingsborg afg. River
Plate 18./9. — Borglum pass. Gibraltar 17./9. — Dansborg
afg. Esbjerg 18./9. — Elsborg auk. Blyth 11./9. — Flynder-
borg auk. Zaandam 14./9. — Guldborg afg. Glasgow 15./9. —
Gurre afg. Baltimore 17./9. — Hammershus auk. Higerach
13./9. — Harrildsborg pass. Skagen 18./9. — Jelling afg.
Baltimore 11./9. — Jømsborg auk. Algier 16./9. — Jungs-
hoved pass. Culebra 6./9. — Jøgersborg auk. Burntisland
18./9. — Kallundborg afg. Kjøbenhavn 18./9. — Kalo afg.
St. John N. B. 9./9. — Klampenborg pass. Skagen 16./9. —
Kronborg afg. Santiago de Cuba 18./9. — Lejre afg. Aalborg
23./8. — Næsborg auk. Mariager 18./9. — Raudelsborg
afg. Glasgow 9./9. — Rosenborg pass. Gibraltar 5./9. — Silke-
borg auk. Bristol 18./9. — Skanderborg auk. Manchester
23./8. — Skodsborg pass. Toro Head 17./9. — Spigerborg
afg. Methil 18./9. — Stegelborg afg. Rimouski 17./9. —
Stjerneborg auk. Barry 17./9. — Tuborg auk. Galveston
7./9. — Taarborg auk. Kjøbenhavn 13./9. — Ullsborg
auk. New York 9./9. — Uranienborg auk. Landskrona 18./9.
— Ørkild afg. Boston 11./9.

Vesterhavet. Nexos, Johansen, auk. London 19./9. — Inger,
Skou, auk. Leith 18./9. — Nancy, Pedersen, auk. Esbjerg 21./9. —
Johanne, Mikkelsen, afg. Cadiz 20./9. til Valencia. — Ulla,
Hansen, pass. Dover 20./9. for Plymouth. — Rigmor, Uldall, pass.
Cabo Carvoeiro 20./9. for Bristol. — Hebe, Gregersen, afg. Frederiks-
havn 20./9. til Aalborg. — Fylla, Lund, auk. Göteborg 20./9. —
Laura, Thøgersen, auk. Kjøbenhavn 20./9. — Dagmar, Sørensen,
auk. Gamleby 20./9. — Carmen, Basse, pass. Helsingør 20./9. for
Centa. — Olga, Christensen, auk. Lagnvik 19./9. — Bertha, Bøgn,
pass. Skagen 19./9. for Plymouth. — Elden, Hansen, afg. Cardiff
18./9. til Middlesbrough. — Nerma, Madsen, afg. Methil 19./9. til
Struer. — Cito, Toft, afg. Piteå 19./9. til Santander. — Marie,
Broder-Nielsen, auk. Kjøbenhavn 19./9. — Karla, Pedersen, pass.
Helsingør 19./9. for Nantes. — Thyra, Nielsen, afg. Ronne 19./9.
til Geste. — Gerda, Iversen, pass. l'Ouessant 17./9. til West Hart-
lepool.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu-
koff, Harboe, afg. Helsingør 9./9. — Johan Siem, Tannebek,
afg. Helsingør 11./9. — Harald Klitgaard, Nielsen, afg. Aal-
borg 18./9. — Russ, Petersen, auk. Baltimore 30./8. — Wladi-

mir Sawin, Wittenkamp, auk. Algier 17./9. — Excellence
Pleske, Boutrup, afg. Aalborg 18./9. — Micael Outchou-
koff, Nielsen, afg. Kristiania 21./9. — Generalkonsul Pal-
lisen, Folkenberg, auk. Montevideo 18./9. — Vladimir Reitz,
Olseu, afg. Buenos Aires 2./9. — Helmer Mørch, Christensen,
auk. Loudouerry 18./9. — Newa, Duhl, afg. Rosario 14./9. —
Rota, Christensen, afg. New York 12./9. — Freja, Harboe, afg.
Marseille 15./9.

Det østasiatiske Kompagni. Anna u pass. Perim 16./9. hjemg.
— Arabien auk. Shanghai 18./9. udg. — Falstria auk. Nico-
lajevsk 25./7. hjemg. — Iudien auk. Kobe 18./9. udg. — Ag-
dala afg. Panama 11./9. udg. — Panama pass. Gibraltar 13./9.
hjemg. — Bandon afg. London 20./9. hjemg. — Chumpon auk.
London 13./9. hjemg. — Fiouia afg. Suez 17./9. udg. — Pangan
afg. Penang 19./9. udg. — Delagon auk. Buenos Aires 10./9.
hjemg. — Oceana afg. Stornoway 11./9. udg. — Transvaal
pass. Perim 15./9. hjemg. — Bintang afg. Colon 16./9. hjemg. —
Jutlandia auk. Middlesbrough 19./9. udg. — Rhodesia auk.
Aalborg 17./9. hjemg. — Solandia afg. St. Thomas 17./9. hjemg.
— Tranquebar afg. Colon 18./9. hjemg. — Australien
afg. Genua 18./9. udg. — Kiua afg. Adelaide 18./9. udg. — Natal
afg. Honolulu 17./9. hjemg. — Siam afg. Sydney 31./8. hjemg. —
Tongking afg. Port Said 13./9. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix pass. Gibraltar 17./9.
hjemg.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, auk. New York 19./9. — Gul-
faxe, Petersen, afg. Zaandam 7./9. til Philadelphia. — Skinfaxe,
Weichardt, auk. Hull 15./9. — Rinfaxe, Haure Petersen, afg.
Kjøbenhavn 19./9. til Ørskjoldsvik.

Heimdal. Holga, Vaaben Hausen, auk. Granton 8./9. — Elna,
Rathje, afg. Hartlepool 19./9. — Therese, Izard-Pedersen, auk.
Leith 15./9. — Harriet, Larsen, auk. Oran 11./9. — Dagny,
Therkildsen, auk. Charente 20./9. — Simone, Hansen, auk. Arzew
18./9. — Joanne, Olsen, auk. Kirkaldy 20./9. — Vora, Riso,
auk. Swansea 17./9. — Daisy, Jørgensen, auk. Cette 16./9. —
Anine, Leih, auk. Aberdeen 20./9.

Dania. Mary, Clausen, auk. Skellefteå 14./9. — Flora, Lo-
rentzen, auk. 16./9. til Granton. — Nelly, Clausen, pass. Helsingør
20./9. for Honfleur. — Lilly, Bang, afg. Skellefteå 17./9. til Gijon.
— Alexy, Duhn, auk. Middlesbrough 19./9. — Dagny, Sørensen, auk.
Odense 20./9.

Brix Hansen & Co. John, Mathiesen, afg. Malmö 18./9. —
Fanny, Nielsen, auk. Randers 18./9. — Hillerød, Aukersen, afg.
Fowey 31./8.

Orion. Sirius, Møller, afg. Ardrossan 8./9. til Galveston. —
Orion, Madsen, afg. Kjøbenhavn 5./9. til La Plata.

Sejlskibe.

Svendborg. Creterion, Nielsen, auk. Norrköping 14./9. —
Union, Rasmussen, auk. Leith 13./9. — Falken, Rasmussen, auk.
Swansea 12./9. — Garibaldi, Jørgensen, auk. Limorik 13./9. —
Jørgen Ring, Rasmussen, auk. Faxe Ladeplads 11./9. — Ve-
nus, Hansen, auk. Bogense 15./9. — Willemoes, Eriksen, auk.
Rudkjøbing 15./9. — Libra, Hansen, auk. Skagen 15./9. — Ca-
pella, Hansen, auk. Hernösand 15./9. — Helge, Hansen, auk.
Omega 11./9. — Phoenix, Jørgensen, auk. Stettin 15./9. — Anna
Elisabeth, Larsen, auk. Halmstad 16./9. — Tritan, Jensen, auk.
Aarhus 16./9. — Apollo, Hansen, auk. Larne 14./9. —
H. C. Jønsen, Larsen, auk. Assens 15./9. — Carl, Clemmensen,
auk. Vejle 16./9. — Sophie, Hansen, auk. Helsingør 16./9. —
Henry Brooke, Jensen, auk. Klitebjerg 17./9. — Fulvia,
Petersen, auk. Granton 16./9. — Coustane, Hansen, auk. Granton
16./9. — Doris, Boye, auk. Loith 16./9. — Standard, Rasmus-
sen, auk. Dieppe 17./9. — Alfrøde, Clausen, auk. Falkenberg 18./9.
— Otto, Klug, auk. Ørskjølbing 19./9. — Clytia, Jønsen, auk.
Helsingør 20./9. — Ruth, Larsen, auk. Leith 18./9. — Emanuel,
Larsen, auk. Ørskjølbing 18./9. — Vega, Hansen, auk. Stavanger
18./9.

Ærs. Scandia, Hansen, auk. Göteborg 13./9. — Yrsa,
Hansen, auk. Isafjord 13./9. — Svip, Jensen, auk. Svinevunde
13./9. — Willi, Knudsen, auk. Halmstad 14./9. — Rolf, Rasmus-
sen, auk. Sligo 13./9. — Mary auk. Burntisland 13./9. — Koda,
Hansen, afg. Fecamp 17./9. til Vejle. — Karoline, Madsen, afg.
Kjøbenhavn 14./9. til Aalborg. — N. E. Schmidt, Rasmussen,
auk. North Sydney (Nova Scotia) 13./9. — H. H. Potersee, Friis,
auk. Maryport 14./9. — Norden, Rasmussen, auk. Llanelly 14./9.
— Nicoline, Hansen, auk. Drammen 15./9. — Lyra, Madsen,
auk. Halmstad 14./9. — I. A. Kromann, Christensen, auk. Isafjord
15./9. — Duen, Hay, afg. Kjøbenhavn 15./9. til Limhamu. — Alta,
Albertsen, auk. Kjøbenhavn 14./9. — Apollo, Raahauge, auk. Larne
15./9. — Thor, Olsen, afg. Hernösand 14./9. til Lissabon. —
Henry, Jensen, afg. Hull 13./9. til Svaneke. — Marieborg,
Olsen, auk. Gefø 15./9. — Guldborg, Christensen, auk. Gefø
15./9. — Chr. H. Rasmussen, Petersen, afg. Eyraarbakki 15./9.
til St. Johns. — Bonavista, Christensen, auk. Ørskjølbing 16./9.
— Minde, Rasmussen, auk. Langesund 16./9. — Viking, Weber,
auk. Frederikshavn 16./9. — Heimdal, Staugaard, afg. Chatham
(N. B.) 14./9. til Dundrom. — Rigmor, Madsen, afg. Kjøbenhavn
16./9. til Klagshamn. — Svane, Christensen, auk. Paimpool 16./9.

Uddrag af Notices to Mariners.

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

No. 747. Russian Maritime Province—Vladivostok Harbour, Eggershead Point—Buoy withdrawn. Position. At a distance of about 1 3/4 cables, south-eastward of the point, Lat. 43° 05' 3/4" N., long. 131° 52' 1/4" E. Description. A red and white can buoy. Remarks. The buoy has been withdrawn owing to dredgers being at work on the reef off the point; the note »Dredging in progress (1915)« is to be inserted on the charts. (Notice No. 747 of 1915, dated 26th August.)

Charts affected. No. 1011, Eastern Bosphorus strait. No. 511, Trinity bay to the Eastern Bosphorus. Publication. E.C. Korea, Siberia, &c., Pilot, 1913, page 162.

No. 788. Eastern Archipelago—Sulu Sea. Kavilli (Kaueli) and Sandy Islands—Reported to lie further westward than charted. Position on charts. Kavilli (Kaueli) island, lat. 9° 14' N., long. 120° 52' E. Details. Kavilli (Kaueli) and Sandy islands are reported to lie 2 1/2 miles further west than charted, and a note to this effect is to be placed on the charts. (Notice No. 788 of 1915, dated 7th September.)

Charts affected. No. 2578, Eastern part of the Sulu or Mindoro sea. No. 943, Molucca passage to Manila. Publication. Eastern Archipelago Pilot, Part I., 1911, page 72.

No. 794. Africa, East Coast. (1) East Africa. Former Notice. No. 635 of 1915; hereby cancelled. Exhibition and Extinction of Lights. Caution. The following lights are now exhibited: Ras Kerguelan, Pemba island. Ras Nungwe (Hog point). Zanzibar. Ras Mkumbi (Moresby point), Mafia island. A light on Okuza island, South Mafia. All other British lights on the East Coast of Africa are either extinguished or cannot be depended upon. Special directions for approaching Mombasa. 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. Remarks. Vessels may now enter or leave Zanzibar by either entrance, using the ordinary route.

(2) Madagascar. Extinction of Lights. Caution. All lights at Diego Suarez are extinguished. Special directions for entering Diego Suarez. Caution. Vessels bound for Diego Suarez, in order to avoid delay, are advised to notify the time of their arrival in advance to the Military Commander, three hours before arrival by day and five hours before arrival by night. The signal denoting »Passage free« authorises vessels to enter the channel, but they will still be under the obligation to stop when directed to do so from the semaphore, to allow the Examination service vessel to proceed alongside.

Note. This Notice is a repetition of the former Notice quoted above, with the exception that Mombasa light has been extinguished, and embodies all the information received in connection with war operations, affecting navigation within the area concerned. (Notice No. 794 of 1915, dated 8th September.)

No. 795. Ceylon, West Coast—Manar Island, Talamanaar—Light established. Position. On the western extreme of Manar island. Lat. 9° 05' 50" N., long. 79° 40' 45" E., on chart No. 68 a. Abridged description. Lt. Fl. cv. 5 sec., 100 ft., vis. 15 m. Details: Character. A flashing white light every five seconds. Elevation, 100 feet. Visibility, 15 miles. Power, 150,000 candles. Structure. Black steel framework tower. (Notice No. 795 of 1915, dated 9th September.)

Charts affected. No. 68 a, Palk strait and Gulf of Manar—Sheet 1. No. 828, Cape Comorin to Coenada. No. 70, Bay of Bengal. No. 748 b, Indian ocean—northern portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 526 a. Bay of Bengal Pilot, 1910, page 177. W.C. India Pilot, 1906, page 100.

— Aero, Friis, ank. Arendal 16./9. — Alf, Hansen, ank. Trawemünde 16./9. — Merkur, Christensen, afg. Irvine 16./9. til Brest. — Doris, Boye, ank. Granton 16./9. — Pampa, Thorsteinson, ank. Kirkealdy 16./9. — Claudia, Hansen, ank. Gelle 17./9. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Dysart 15./9. — Niels, Rasmussen, ank. Isafjord 16./9. — Iris, Stegmann, pass. Skelskør 17./9. p. R. t. Stege. — Idun, Rasmussen, ank. Odense 18./9. — Dana, Boye, ank. Glasson Dock 16./9. — Agout Petersen, Frederiksen, afg. Chatham (N. B.) 17./9. — til Greenock (Skotland). — Maagen, Mortensen, ank. Göteborg 19./9. — Pampa, Svendsen, ank. Trawemünde 19./9. — Apollo, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 19./9. — Vega, Petersen, ank. Kiel 20./9. — H. C. Grube, Svane, ank. Grimshy 18./9. — Ophelia, Clausen, afg. Halmstad 20./9. til Thorshavn.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 23. September 1915. — Aktieselskabet Burmeister & Wain. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Sfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns officielle Børskurs.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{R/S}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfarbøjer, Lægtøer et.

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

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

Bjorch-Jensen & Co.

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

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjerbecke Eftf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonværk
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.

Stavanger Preserving Co.

Stavanger.

Hermetik til Skibsbrug

faas hos

Skibsprovianteringshandlerne

over hele Verden.

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 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) 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. 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 -	Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " " Litsenpenge: 2 Øre pr. Ton Bugeering: 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 Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Højseværker. 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 -	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. 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.	Bugeering 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, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gængtelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe & Hesthold til Forskrifterne for de under Dampskibsloven hørende Skibe og Fartøjer.

Efterretninger for Søfarende" omfatter *Europa, Amerika's E.-Kyst, Afrika's W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azorske Hav.* "Efterretninger for Søfarende" udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Brodde- 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 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.

1195. Sverrig. Fyr atter tændt.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 37/662. Stockholm 1915.)
Følgende Fyr vil blive holdt tændte indtil videre: 1) *Smågelvik*. 55° 20' 22" N. 13° 21' 41" E. 2) *Sandhamnaren*. 55° 22' 58" N. 14° 11' 10" E. 3) *Hanö Hamn*. 56° 00' 37" N. 14° 50' 12" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/575. København 1915.)
1196. Sverrig. Sølvesborg. Fyr midlertidig slukket.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 37/661. Stockholm 1915.)
Sølvesborg Rånna Fyr Nr. 4 med tilhørende Duc d'Albe er beskadiget. En Stage med Kost er udsat paa Duc d'Albens Plads. 56° 02' 43" N. 14° 35' 22" E.
1197. Sverrig. Bottniske Bugt. Gävle. Skräddarhällan. Fyr forandret.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 37/674. Stockholm 1915.)
Skräddarhällan Fyr, der viste rodt, fast Lys, er forandret til at vise hvidt Tø-Lyn hver 6 s. Synsvidde: 9 Sm. 60° 46' 00" N. 17° 21' 47" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 26/674. København 1915.)

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

1198. Danmark. Sundet. København. Skydning fra Forter.
I September og Oktober 1915 vil der blive afholdt Skydning fra Forterne ved København, som følger:
- | | |
|--------------------|--------------------------------------|
| Den 23de September | fra <i>Middelgrunds-Fort.</i> |
| — 24de | — <i>Mellemfort og Taarbæk-Fort.</i> |
| — 25de | — <i>Provesteen.</i> |
| — 27de | — <i>Kastrup-Fort.</i> |
| — 29de | — <i>Provesteen og Mellemfort.</i> |

Den 1ste Oktober fra *Kastrup Havnebatteri*, *Kastrup-Fort*, *Prøvesteen* og
 — 4de — — — *Kastrup Havnebatteri*, *Kastrup-Fort*, *Prøvesteen* og
 — — — — *Mellemfort*.
 — 6te — — — — *Mellemfort*.
 — 7de — — — — *Prøvesteen*.
 — 8de — — — — *Kastrup-Fort*.
 — 9de — — — — *Prøvesteen*.
 — 12te — — — — *Kastrup-Fort*.
 Skydningen begynder Kl. 9 1/2. Frm. undtagen den 6te, 7de og 8de Oktober, hvor
 Skydningen finder Sted fra Kl. 8 Em. til Kl. 12 Mh.
 Ved Nattskydningen ligger den farlige Zone i det i øvrigt for Trafikken spærrede
 Farvand, saaledes:
 Ved Skydningen den 6te og 7de Oktober inden for Limien „*Trekroner*—*Middel-*
grunds-Fort—*Saltholm* NW.—*Spids*—*Kastrup-Fort*—*Prøvesteen*—*Trekroner*“.
 Ved Skydningen den 8de Oktober inden for Limien „*Kastrup-Fort*—*Prøvesteen*—
 Pladsen for *Ryggen* Lystønde—*Saltholm* NW.—*Spids*—*Kastrup-Fort*“.
Prøvesteen: 55° 40 1/4' N. 12° 38 1/4' E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1199. Danmark. Kattegat. Hesselø ESE. Drivende Vrag.
 Et drivende Vrag af Agterstikket af et større Partøj er den 15de ds. observeret
 c. 10 Sm E. t. S. 1/2 S. for *Hesselø*. c. 56° 09' N. 12° 00' E.

1200. Danmark. Sjællands-Røv E. Vrag.
 Vraget af et Sejlskib med Bunden i Vejret, c. 1 m over Vandet, er den 21de
 September 1915 observeret c. 2 Sm E. for Fyrbaaken paa *Sjællands-Røv*. Fyrbaaken:
 56° 04' 46" N. 11° 13' 08" E.

IV. N.-lige Ishav og Nordssøen.

1201. Nordssøen. Hansholm WSW. Drivende Vrag.
 Førelsen af Skonnerten *Hosanna* rapporteret, at han den 11de ds., 50 à 55 Sm
 WSW. for *Hansholm*, har passeret Vraget af et brændende, norsk Skib, *Hansholm*:
 57° 07' N. 8° 36' E.

1202. Nordssøen. Maas Fyrskib W. Vrag rapporteret.
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 153, 1418 1/2, Gravenhage 1915.)
 Et Vrag med 2 Master c. 2 m over Vandet er observeret 22 Sm W. t. N. for *Maas*
 Fyrskib. c. 52° 05' N. 3° 18' E.

1203. Norge. Fyr tændt.
 („Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 8. Kristiania 1915.)
 Følgende ny Fyr er tændte:

I. *Sandvikholmen* Fyr, *Bindalen*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-
 Formærkelser. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 63°, netop fri N. om *Kvinesset* og S. om *Kvinesskjær*,
 til 72°, fri N. om *Furubolmen*;

2. hvidt i — — — 72° til 75°, netop fri S. om *Stimneset*;

3. grønt i — — — 75° til 239°, fri S. om *Hjertoskjærene*;

4. hvidt i — — — 239° - 242°, fri N. om Grunden ved *Mastervik* og
Terraak;

5. rødt i — — — 242° - 251°, fri N. om *Brevikskjærene*.

Flammens Højde: 7 m. Synsvilde: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm
 for grønt Lys. Fyrhus paa Underbygning. Brændetid: 1ste August—30te April. 65°
 33' 30" N. 12° 12' 30" E.

1223. Honduras N.-Kyst. Omoa Pynt. Fyr tændt.

(^rNotice to Mariners" Nr. 24/2395. Washington 1915.)

Paa *Omoa* Pynt er tændt et hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 5 s. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 10 Sm. c. 15° 45' N. 88° 03' W.

1224. St. Domingo (Haïti) W.-Kyst. Pierre Head NW. Rev.

(^rNotice to Mariners" Nr. 24/2394. Washington 1915.)

Et Koralfrev med 2,7 m Vand ligger 4,4 Sm 312° (misv. NW. 1/4 W.) fra *Pierre Head*, der ligger paa 19° 28' 32" N. 72° 47' 00" W. (*amerikansk* Kort Nr. 2645).

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**1225. Italien W.-Kyst. Maurizio og Oneglia. Dybde.**

(^rAvvisi ai Naviganti" Nr. 237/446. Genova 1915.)

Dybden i *Maurizio* og *Oneglia* Havne er betydelig forandret. c. 43° 53' N. 8° 02' E.

1226. Italien W.-Kyst. Giglio. Punta del Fenajo. Fyr forandret.

(^rAvvisi ai Naviganti" Nr. 237/449. Genova 1915.)

Punta del Fenajo Fyr viser nu hvidt Et-Blink hver 10 s. I øvrigt uforandret. 42° 23' 12" N. 10° 52' 55" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 42/1113. København 1915.)

1227. Italien W.-Kyst. Salerno. Bølgebryder opføres.

(^rAvvisi ai Naviganti" Nr. 237/448. Genova 1915.)

Uden for *Salerno* Havn bygges en Bølgebryder, der gaar i SW.-lig Retning fra Kysten E. for Havnen. 40° 40' N. 14° 45' E.

1228. Sicilien N.-Kyst. Termini Imerose. Dybde aftaget.

(^rAvvisi ai Naviganti" Nr. 230/439. Genova 1915.)

Kysten ved *Termini Imerose* er tiltaget udefter, og Dybden i Havnen er aftaget. 37° 59 1/4' N. 13° 45' E.

1229. Lilleasien. Kandeliusa SW. Grund.

(^rAvvisi ai Naviganti" Nr. 244/459. Genova 1915.)

En Grund med c. 2 m Vand ligger c. 500 m 232° (misv. SW. 7/8 W.) fra Fyret paa *Oen Kandeliusa*. Fyret: 36° 29' 40" N. 26° 59' 05" E.

1230. Tripolis. Kyrenaika (Barka). Besejling.

(^rAvvisi ai Naviganti" Nr. 204/356. Genova 1915.)

Det er forbudt at løbe ind i og ud af Havnene i *Kyrenaika* mellem Solnedgang og Solopgang.

1231. Libyen (Tripolis). Besejling.

(^rNotice to Mariners" Nr. 816. London 1915.)

Skibe, som staar ind i eller ud af *Tripolis* Havn mellem Solopgang og Solnedgang, maa ikke passere Pontonerne, der er fortøjede ved Indløbet, uden at have faaet Tilladelse dertil af de ombordværende Embedsmænd. Skibe, der har Lods om Bord, er fritagne for denne Forpligtelse. c. 32° 54' N. 13° 11' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 32/805. København 1915.)

1232. Marokko. Ceuta. Oplysning om Taagesignal.

(^rNotice to Mariners" Nr. 786. London 1915.)

Taagesignalet med Kanon, som tidligere blev givet fra *Almina* Pynt, gives nu fra Fort *El Hacho*. I øvrigt uforandret. 35° 53 1/2' N. 5° 17 1/4' W.

II. Haaskjær Fyr, Vikten. Fyret er et rødt hvidt, rødt og grønt Fyr med En-

Formørkelser. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 220°, Ankerpladsen ved *Helligholmen*, til 232°, fri N. om *Kalkshia* og *Auskarskjærene*;
2. grønt i — - 232° til 318°, fri S. om *Storholmen* ved *Bendo*;
3. rødt i — - 318° - 43°, fri W. om *Hanchammene*;
4. hvidt i — - 43° - 46°, fri E. om *Surenofaldet*.

Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa Stativ. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 61° 49' 10" N. 10° 37' 50" E.

III. *Surenæen* Fyr, *Vikten*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formørkelser. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 290°, fri S. om *Raabobitaren*, til 307°, midt over N. *Seifald*;
2. rødt i — - 307° til 359°, fri W. om *Hesten*;
3. hvidt i — - 359° - 4°, fri E. om *Østbraken*;
4. grønt i — - 4° - 11°, fri W. om *Linargrund*;
5. hvidt i — - 11° - 17°, fri E. om *Vaathausstaren*;
6. rødt i — - 17° - 98°, fri S. om *Hammeren*;
7. grønt i — - 98° - 126°, netop fri N. om *Guldkisten*;
8. rødt i — - 126° - 157°.

Flammens Højde: 14 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 64° 47' 45" N. 10° 33' 10" E.

IV. *Aalfoten* Fyr, *Nordfjord*. Fyret er et hvidt og rødt Fyr med En-Formørkelser. Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 82°, fri N. om *Garpetegnes*, til 89°, fri S. om *Kabnes*;
2. rødt i — - 89° til 171°, fri E. om *Hjeltenes*;
3. hvidt i — - 171° - 250°, fri N. om *Metenes*.

Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt og 4 Sm for rødt Lys. Fyrhus. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 61° 50' 40" N. 5° 47' 30" E.

V. *Reksnes* Fyr, *Nordfjord*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelser. Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 270°, fri S. om *Lokenes*, til 274°;
2. rødt i — - 274° fri N. om *Taklostrand*, til 314°;
3. hvidt i — - 314° fri S. om *Krokones*, til 321°;
4. grønt i — - 321° fri E. om *Hjeltenes*, til 333°;
5. rødt i — - 333° fri E. om *Indre Isenes*, til 79°;
6. hvidt i — - 79°, midt paa Varden i *Duviken*, til 97°, fri S. om *Aasnes*.

Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 61° 54' 40" N. 5° 41' 35" E.

1204. Norge. Hardangerfjord. Skorpen. Fyr forandret.

(^rbetjendtgjørelse fra Fyrdirektøren" Nr. 8. Kristiania 1915.)

I *Skorpen* Fyr er indsat en rød Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 60°, fri S. om *Aanduglen*, til 106°, fri N. om *Aanduglften*. I øvrigt uforandret. 59° 56' 00" N. 5° 48' 00" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/859. København 1915.)

1205. Holland. Vinterafmærkning.

(^rBericht aan Zeevarenden" Nr. 153, 1394. 's-Gravenhage 1915.)

I *Holland* er Udlægningen af Vinterafmærkningen paa begyndt.

1206. England. Downs. Gull Stream. Vrag.

(^rBericht aan Zeevarenden" Nr. 157/1432. 's-Gravenhage 1915.)

Et Vrag er sunket i *Gull Stream* 2 Sm 28° (misv. NE. 1/4 N.) fra *Gull Fyr*-skib: 51° 17' 17" N. 1° 30' 12" E.

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

- 1207. England. Dover Stræde. Folkestone S. Vrag afmærket.**
(¹Notice to Mariners" Nr. 814. London 1915.)
En Dampfer med Mastene c. 2 m over Vandet er sunket omtrent 1 Sm SW for det N.-ligste af de 2 Fyrskibe, som afmærker Løbet i Dover Stræde. En grøn Vragtønde er udlagt c. 75 m SW. for Vraget, og 0²/₂ Sm N. for Vraget er udlagt et Vragmærkeskib, der viser de reglementerede Dag- og Natsignaler. 51° 02' N. 1° 13' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/396. København 1915.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1208. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Bugt. Broad Sund. Grund.**
(¹Notice to Mariners" Nr. 35/2446. Washington 1915.)
En Grund med 6,4 m Vand ligger 2,09 Sm 523/4° (mislv. NE. t. E. 7/8 E.) fra *Eggs Rock* Fyr, der ligger paa 42° 26' 01" N. 70° 53' 54" W.
- 1209. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Point Allerton Bar. Tønde ombyttet med Klokketønde.**
(¹Notice to Mariners" Nr. 35/2447. Washington 1915.)
Point Allerton Bar Stumpønde 3 er ombyttet med en Klokketønde. 42° 19' 05" N. 70° 52' 54" W.
- 1210. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Hingham Bugt. Inner Seal Rock. Dybde og Belliggenhed.**
(¹Notice to Mariners" Nr. 34/2382. Washington 1915.)
Inner Seal Rock har 0,3 m Vand og ligger c. 165 m SE. for det S.-ligste Værft ved *Hull* By. 42° 17' 56" N. 70° 54' 34" W.
- 1211. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bugt. Vrag-lystønde ombyttet med Lys- og Klokketønde.**
(¹Notice to Mariners" Nr. 34/2386. Washington 1915.)
Lystønden ved Vraget af *Yræke*, der ligger 1,91 Sm E. for *Dumpling Rock* Fyr, er ombyttet med en Lys- og Klokketønde. *Dumpling Rock* Fyr: 41° 32' 18" N. 70° 55' 19" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/390. København 1910.)
- 1212. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sund. Vrag.**
(¹Notice to Mariners" Nr. 35/2449. Washington 1915.)
En Lærter er rapporteret at ligge sunket 2 Sm W. for *Handkerchief* Fyrskib, som ligger paa 41° 29' 14" N. 70° 04' 00" W.
- 1213. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Larchmont. Fyr forandret.**
(¹Notice to Mariners" Nr. 35/2452. Washington 1915.)
Larchmont Havnefyr er forandret til at vise hvidt Et-Lyn hver 2 s., Lyn 0,5 s., Mørke 1,6 s. 40° 55' 03" N. 73° 43' 52" W.
- 1214. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Dennis Creek. Fyr forandrede.**
(¹Notice to Mariners" Nr. 35/2456. Washington 1915.)
Dennis Creek Ledefyr er forandrede. Forfyret viser nu hvidt Et-Lyn hver 1 s., Lyn 0,3 s., Mørke 0,7 s. og Bagfyret hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2 s., Lys 1 s., Mørke 1 s. Forfyret: 39° 09' 55" N. 74° 53' 50" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/1040. København 1914.)

- 1215. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Floden. Mud Island. Ledefyr tændt. Fyr nedlagt.**
(¹Notice to Mariners" Nr. 35/2457. Washington 1915.)
Mud Island Ledefyr er tændt. Forfyret viser hvidt Et-Lyn hver 1 s., Lyn 0,3 s., Mørke 0,7 s. Bagfyret viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2 s., Lys 1 s., Mørke 1 s. Det staar 407 m 55° (mislv. NE. t. E. 7/8 E.) fra Forfyret, der staar paa 40° 04' 05" N. 74° 56' 23" W.
Eddington Fyr er nedlagt.

- 1216. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Back River. Fyr forandres.**
(¹Notice to Mariners" Nr. 35/2459. Washington 1915.)
Omtrent den 1ste November 1915 forandros *Back River* Fyr til at vise hvidt Et-Blink hver 10 s., Blink 2,5 s., Mørke 7,5 s. 37° 05' 13" N. 76° 16' 12" W.

- 1217. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Roanoke Sund. Nags Head. Fyrs Belliggenhed.**
(¹Notice to Mariners" Nr. 34/2380. Washington 1915.)
Nags Head Fyr ligger 275 m 218° (mislv. SW. 1/8 S.) fra Pladsen, hvor det er vist i Kortet. 35° 56' 28" N. 75° 39' 36" W.

- 1218. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Croatan Sund. Belysning forandret.**
(¹Notice to Mariners" Nr. 35/2460 og 2461. Washington 1915.)
1. *Blockade Shoal* Fyr er forandret til at vise hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., 35° 54' 20" N. 75° 43' 45" W.
2. *Oyster Creek* hvide Lynfyr er tændt. Det viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., 35° 50' 26" N. 75° 40' 09" W.

- 1219. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Beaufort. Shackelford Point Ledefyrlinie. Mindre Dybde.**
(¹Notice to Mariners" Nr. 34/2391. Washington 1915.)
I *Schackelford Point* Ledefyrlinie, omtrent 180 m fra Fyrledningens Skæringspunkt med *Bird Island* Ledefyrlinie, er der kun 4 m Vand. *Schackelford Point* Forfyr: 34° 41' 25" N. 76° 39' 40" W.

- 1220. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston. Charleston Fyrskib udlagt og forandret.**
(¹Notice to Mariners" Nr. 33/2300. Washington 1915.)
Charleston Fyrskib er atter udlagt og Reserverfyrskibet inddraget. Fyrskibet har nu 2 hvide Blinkfyr, der begge viser To-Blink hver 6 s., Blink 1 s., Mørke 1 s., Blink 1 s., Mørke 3 s. Der er 1 Fyr paa hver Mastetop. Flammens Højde: 13 m. 32° 40' 59" N. 79° 43' 41" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/650. København 1915.)

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

- 1221. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida W.-Kyst. Tampa Bugt. North Channel. Baake nedlagt.**
(¹Notice to Mariners" Nr. 35/2465. Washington 1915.)
Cut A Forbæke, som stod 1,3 Sm 278° (mislv. W. 1/2 N.) fra *Egmont Key* Fyr, er nedlagt. *Egmont Key* Fyr: 27° 36' 02" N. 82° 45' 39" W.

- 1222. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida W.-Kyst. Tampa Bugt. Afmærkning forandret.**
(¹Notice to Mariners" Nr. 35/2466. Washington 1915.)
Turn Lys- og Klokketønde 6, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., er udlagt ved Drejet fra *Cut B* til *Cut C*. c. 27° 40' 51" N. 82° 35' 01" W.
Piney Point Spidsønde 6 er inddraget.

	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 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. Tonde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tonde.	Losning og Lastning besørges af henværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbedding for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
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 Lodstavang. 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. Køhalingsplads. 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 7,3 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 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 Køblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 20 Fod 6,3 m og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledelyr. Uddybning til 22 Fod paaabegyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstavang. Bugsering foregaa 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 Køhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jernbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugser-afgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/4 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 28 Fod. Til Gaasværkehavnen 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 paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton; samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 90 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebeta-les dog efter vissennærme-re Regler for Varer, der ind-føres 3 Maane-der efter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales ef-ter Skibets Dybgaa-ende, Drægtighed og den Distance, der lod-ses, og ere meget mo-derate. Der er Som-mer- og Vintertakst. Bugsering af Damp-skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Di-stance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Mini-steriet ap-proberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overens-komst med vedkommen-de Arbejder-formand (Ste-vedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Foda 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 #, 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 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, Jernbanespor langs begge Kajer.
Marstal.	Syd fra kan man gaa til Havnen med 12 Fods, Øst og Nord fra mid 11 Fods Dybt-gaaende. 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 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. Jernbanespor langs den største Del af Bolværkerne.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stort ny Havnebøje, 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 ufornøden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværkevand pr. Slange: 15 Øre pr. To.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nakskov.	Indtil Slot 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 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 Bugserband 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 Kølhalingsplads, 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 besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	I Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørger af Lødningsmodtageren.	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 $\frac{1}{4}$, alt eng. Maal.
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 besørger hovedsagelig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
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 $\frac{1}{4}$ 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. Lodaen skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspengo 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 besørger af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernban spor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thybøren-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørødde, 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 Kølhalingsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 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 8 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørger af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jernbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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, Kølhalingsplads og Reparationsværksted. Vandforsyning, Jærnbanespor 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 Lodetvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Kølhaleplads og Reparationsværksted findes.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodetvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 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 Damp.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Højsevæker, 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. 5 1/2 à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodetvang. Naar Lods benyttes 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 Vest siden.
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 Lodetvang. 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 besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskskibe 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.
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 Lodetvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned-sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Hav-nens 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, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901.
(6886.

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

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

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



OLSKIND

Bedste Olietøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faas overall.

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

Hill-Madsen®

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telef. 5269. Privat Telef. Øbro 2238 x.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Telef. Central 1027.

Amaliegade 30.

Øbro 125 u.

Kompasser
efter
Lord Kelvins System
eget Fabrikat.

Spritkompasser
E. S. Ritchie & Sons
originale
samt af eget Fabrikat

Baadskompasser
(Sprit og tørre)
Kasse eller Hus med
Lampe.

Azimutinstrumenter
Pejlstøtter

Kikkertør
dobbelt og lange

Sextanter og Oktanter
med og uden
Kew Certifikat

Reparationer
udføres.



Walkers
originale
Lodde- og
Loggeapparater
Fuldfarts
Loddemaskiner
Loddespil

Loddewire
(enkelt og dobbeltslaet)

Barometre
Hydrometre
Cilnometre
Megaphoner
Parallellinealer
Passøre

Forstørrelsesglas
Lanterner
med og uden Certifikat
Morses Signallanterner
m. m.

Reparationer
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

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

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.: „Danskolloyd“
Holmens Kanal 4, Telefon 1158, 1159 og 1160.

De private Assurandører, lim.

i Kjøbenhavn

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

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. Agenter
de fleste Provinssbyer.

Post-Adresse: **Kristiansgade 11.** Telegram-Adresse: **Kongelige Søassurance.** Telefon Nr. **124, 1024 & 1024 4**

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

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

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 Provinssbyer.

Post-Adresse: **Holmens Kanal 24.** Telegram-Adresse: **„Fourthcomp.“** Telefoner: **Central 256 og 10756**



NORSKE LLOYD

Kristiania

**Sø-, Vare-, Breakdown-
og Ansvarsforsikring.**

Genforsikrings-Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 6 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

Telegr.-Adr.: „REASSURANCE.“

Forsikringsaktieselskabet „National“

København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdi-
forsikringer, til billige, faste Præmier

Hovedkontor: **Nørrevoldgade 15**

Telefon 7565.

Telegram-Adr.: „Nation“.

H. P. HAGELBERG.

Konsulent i Skibs- og Søfartssager. — Havarilagent.
Sø-Assurance-Expert.

Assistance tilbydes i Strandings- og Havaritilfælde, samt ved Søforklaringer
etc. Endvidere ved Kontrahering, Vurdering, Køb og Salg af Skibe. Tilsyn
føres med Skibe under Nybygning og Reparationer.

Hoprel:
13, Nordre Frihavnsgade,
København.

Telegram-Adresse:
BERGHAGEL, KØBENHAVN.
Telefon Øbro 3400 x.

**MEKANISK
KEDEL-
RENSNING**

Herskind & Wulff.

(I. P. Martnussen)

Amaliegade 35.

Telefon { Centr. 8712.
Privat: Øbro 2884 x.

Kjøbenhavns
uofficielle Børskurs d. 22. Septbr. 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		224	224 ¹ / ₂
Danmark		212 ¹ / ₂	213 ¹ / ₂
Norden		216	216 ¹ / ₂
Carl		245 ³ / ₄	247
Dannebrog		281	283
Skjold		222	223
Urania		—	—
Dampsk. af 1896		243 ³ / ₄	244 ¹ / ₂
Højmdal		279 ¹ / ₂	280
Gorm		269 ¹ / ₂	270
Neptun		247	247 ¹ / ₂
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		139	139 ¹ / ₂
State- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ¹ / ₂ % Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk. 1. Afđ. 1. S.		—	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvn. Kreditk.		—	—
4 ¹ / ₂ % — — 2. Serie.		—	—
4 ¹ / ₂ % — — 1. —		—	—
4 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.		84	84 ¹ / ₂
4 ¹ / ₂ % — — 7. —		84	86
3 ¹ / ₂ % — — 6. —		—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. —		—	—
Aktier.			
Nationalbank		150 ³ / ₄	152
Privatbank		119 ¹ / ₂	119 ³ / ₄
Landmandsbank		144 ¹ / ₂	144 ¹ / ₂
Handelsbank		155 ³ / ₄	156
Kbhvn.s Laane- og Diskontobank		103 ¹ / ₂	103 ¹ / ₂
Sukkertabr.		274	274 ¹ / ₂
Burm. & Wain		130 ³ / ₄	131
Bryggeri Aktier		159	159 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnk.		—	—

Væxelkurs d. 22. September 1915

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	80.10	
London	18.20	
Paris	67.25	
Amsterdam	159.00	
Wien	59.00	

Møller & Rée,
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

WIDEMAN'S

Selvsmørende WIRE BLOCKS

Prima svensk Fabrikat.

Repræsentanter:

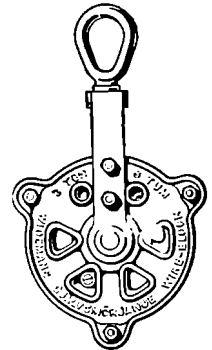
JACOB DESSAUER & Co.,

JERNBANEGADE 4,

KØBENHAVN B.

TELEFON: CENTRAL 7063.

Prisliste paa Forlangende.
Levering prompt fra Lager i Stockholm.



Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.

Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.

Telefon 97.

Telegramadr.: „Neptun“.

Største en gros Lager af Tr. Rør, Fittings - **Kedelrør** - Armaturer



Anvend kun vor fortrinlige, sugedygtige

— **PUDSETVIST „AH“** —

i meget haandterlige Baller à 50 kilo

Sanitetsartikler, Væg- og Gulvfliser,

Bygningsstøbegods

OHLSEN & AHLMANN A/S

KØBENHAVN

Telegr.-Adresse: »OHLSEN«

Egen Telefoncentral 7890

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, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telef. 208.

Aarhus. Sophus E. Johnsen. Tlf. 2859 & 2879. Tlgr.-Adr.: Sejus. Breve til min Adresse leveres straks ved Skibs Ankomst. Motorbaad til Rheden.

M. Clausen, København K.

Havnegade 47.

Telefon Central 1269.

Anbefaler:

Clarke, Chapman & Co. Ltd.'s anerkendte

Hejse- og Ankerspil, Capstans og Styremaskiner (alt saavel damp- som elektrisk drevne). Sleurens Patent Spil. Lysmaskiner. Donkeykedler, ogsaa med Oliefyring. Seamless Steel Lifeboats. Endvidere:

Verdens fineste Fabrikat i **Ankre og Kæder** fra N. Hingley & Sons, Ltd.

Garneringshager, Krohn's Patent. — Korkfendrer. Redningsbæltter. — Originale Mollerups Smøreapparater.



BRASSO
FLYDENDE
METAL
PUDSE-EXTRAKT.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Støvedor.

Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

Hecksher & Søn 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 Eftf.

Dam & Svensson, Skeppsmåklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

P. Jørgensen & Co., Korsør.

Telegramadr.: »Jørgensen«.

— Skibsmægler. —

Telefon 6 & 16.

Statstelefon 11.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Bilkkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Jens Philipsen
Statsaut. Forhyring
Havnen 13. Telefon 732.
Horsens.

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872)

anbefaler sig med Levering af alle Slags Baade.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

ZOO. HAVE

i København

køber gerne for den
brugbare Dyr.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkriestensavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

H. P. NIELSEN

Skibshandler
ESBJERG

J. C. Jensen og R. B. Christiansen

Sagfører Overretssagfører

sp. Søsager

St. Voldgade 10, Randers

Telefon Nr. 47

Overretssagfører

E. Moltzen

Odense

Retssager (sp. Sø- og Handelssager)
og Handelsinkassation.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

N. W. PESCHARDT

VEJLE

anbefaler sin Skibshandel

Forlang Olletøj fra

Jydsk Oliefjlsfabrik

Telefon 1430 Randers Telefon 1430

Husk

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 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: „Slotsbyrlig“.

W. CHR. WILLARSEN

Skibsmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

P. Schou & Co.

Skibsproviantering

FREDERIKSHAVN

Telegr.-Adr.: „Schou“

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlf. Adr.: Telefon: 3224.

Tonnage. Telefon: 3244.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.



Forlang altid

Otto Mönsted's

OMA

Plante Margarine

Utzon & Stegmann, Skibsmægler. Aalborg.

Telegr.-Adr.: UTZON.

Telefoner: 2200 - 2075.

Statstelefon 2.

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, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift — Solid — Driftssikker.

5—100
HK

A/s „**VØLUND**“.
Blegdamsvej 32. København N.

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 omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.
Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petillinie à 45mm Bredde 30 Øre.
Anden Side og Siden efter Tekst pr. Petillinie à 45mm Bredde 25 —
De øvrige Sider pr. Petillinie à 45mm Bredde 20 —
Moderation for 5 Gange 13 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).

Aarhus mekaniske Værksted
Alle Slags Skibs- og Maskinreparationer
samt Kedelrensning udføres.
Fredensgade 16. Telefon 3950.

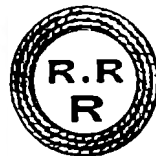
A. WILSON, Kobbersmedie
Alt Skibsarbejde udføres.
Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværksarbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,
Thorshavnsgade 3.
Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

Randers Rebslaaeri



Hamp- og Staaltrandstougværks-Fabrik
Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltouge
til Skibsbrug og Elevatorer



HERKULES
Hamp-Tovværk

— monsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreækviperling.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

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.

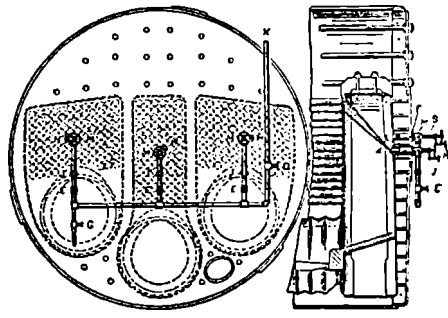
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 39.

Kjøbenhavn, Torsdag den 30. September 1913.

22. 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 aabne Rogkammerdørene, hvorved unødige kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower fan Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

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

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

TELEFONER.
1403 — 1405
3053 — 3073

**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

AKTIESELSKABET HOLZAPFEL-SELANDIA

Compositioner Rustbeskyttende Farve
Jern, Staal og Træskibsbunde. Indregistreret Varemærke
Leverandør til Flaaden. Telegramadr.: „HOLZANDIA“.
Kontor: Toldbodvej 7, Kjøbenhavn.

Bunkers og Lastrum.
Leverandør til Statsbanerne.
Telf.: 5601. Palæ 2256.
Fabrik: Øresundsvej, Amager.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. 8.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**Nic. Heimbürger
Skibsmægler**

Petrograd. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

LANDMANDSBANKEN

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

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.

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

BOLINDER-MOTOREN.

Uddrag af Motorleverancer:

Motorskonnert „Kvik“, tilh. Skibsr. Knakkegaard,
570 Tons D. W. 120 H. K. Bolinder M.

— „Morten Jensen“ tilh. Skibsr. Knakkegaard,
510 Tons D. W. 160 H. K. Bolinder M.

— „Jens Riis“, tilh. Skibsr. Knakkegaard,
200 Tons D. W. 80 H. K. Bolinder M.

— „Hj. Sørensen“, tilh. Skibsr. Knakkegaard,
775 Tons D. W. 240 H. K. Bolinder M.

Motorsklb „Turisten“, tilh. D/S Turisten, Passagerskib,
120 H. K. Bolinder M.

— Under Bygning for D/S Rødby Havn,
250 Tons D. W. 120 H. K. Bolinder M.

— Under Bygning for D/S Rødby Havn,
250 Tons D. W. 120 H. K. Bolinder M.

— Under Bygning for Østasiatisk Komp. A/S
700 Tons D. W. 320 H. K. Bolinder M.

— Under Bygning for Østasiatisk Komp. A/S
700 Tons D. W. 320 H. K. Bolinder M.

Leveret og installeret af:
N. C. Breit & Co.,
København.

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“.

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.

Telefoner
9286
10286

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
»Bunker-
depot».

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT
Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.

ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

Telefon
513

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
»Bunker-
depot».

HELSINGØRS BUNKERKUL DEPOT.

Prima Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat til Dagens billigste Priser.

C. K. HANSEN.

KØBENHAVN.

∴ DAMPSKIBSRHEDER ∴

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.

BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dampskibsselskaberne

VULCAN og MERCUR

Telefon 5459. Telegramadresse: „Ganus“.

Korresponderende:

Reder N. P. Nielsen,

Herluf Trollesgade 28.

A. O. ANDERSEN & Co.

Copenhagen & Christiania.

Telegr.: Pacao { Copenhagen. Teleph. { 5836 Copenhagen.
Christiania. { 19369 Christiania.

STEAMSHIPOWNERS-AGENTS

Chartering - Clearance - Average.

P. Brown jun. & Co.

Dampskibsrederi * Dampskibsagentur.

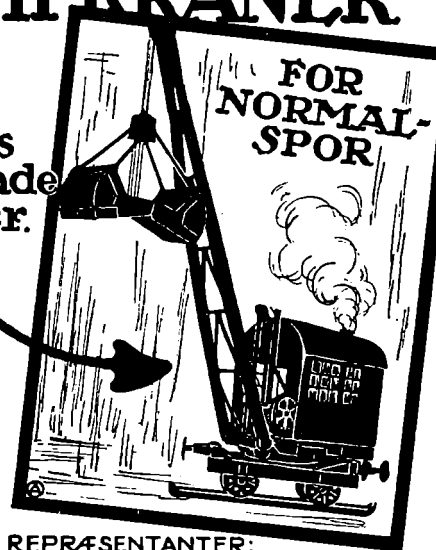
Amaliegade 43. — Telegr.-Adr.: »Brown«. — Tlf. C. 276.

Knud Degn. Raadgivende Ingeniør,
cand. polyt. M. Ing. F.
projekterer og leder Udførelsen af alle Slags
**Havne- &
Uddybningsarbejder**

Kontor: Havnegade 55¹, København K. Telefon 351.

**DEMAG
DAMPKRANER**

leveres
omgaaende
fra lager.



REPRÆSENTANTER:

EDWARDS & RASMUSSEN

INGENIØRER

KØBENHAVN B, VESTERGADE 3.

**DEUTSCHE
MASCHINENFABRIK AG
DUISBURG**

„UTRECHT“

Maskin- og Skibsbyggerier,

ved Ingeniør Andr. Vang, Hellerup,

Generalrepræsentant

for Skandinavien og Rusland.

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

H. NIELSEN

1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags
Skibsreparationer.

Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

Kjøbenhavn, den 30. September 1915.

Fra Assistent A. C. Rasmussen, Svendborg Sømandshøjskole har vi modtaget følgende:

Hvordan faar vi Søfolk og Navigatører? I denne Tid, da dansk Søfart har faaet saa stort et Opsving som aldrig før, hvor det ene Rederi star-tes efter det andet, hvor gamle Rederier udvider deres Aktiekapital for at kunne købe ny Skibe, og hvor der er Rift om Dampskibsaktier, dukker det gamle og saa ofte fremsatte Spørgsmaal: »Hvor faar vi Besætninger fra til alle disse Skibe, og hvorfra faar vi tilstrækkelig mange Navigatorer til at forsyne dem med de fornødne Officerer?« ganske naturligt frem paany. Det maa i denne Sammenhæng paaskønnes, at flere af vore store Dampskibsrederier aabner Adgang for unge Mennesker til at komme ud med deres Skibe som Elever, og at de ved Køb af store Sejlskibe giver et voksende Antal unge Sø- mænd Lejlighed til at faa deres Langfart om Bord i dan- ske Skibe. Udelt Glæde kan det saaledes vistnok siges at have vakt blandt vore Sømand, at »Viking« er blevet bevaret for vor Handelsflaade og er blevet sat i Fragt- fart, og det maa haabes, at Skibet paa denne Maade vil blive af Betydning for Uddannelsen af adskillige Sømand. Det er dog en trist Tanke, at de store Summer, der er gaaet tabt ved at anvende »Viking« som Skoleskib, kunde have bragt anderledes gode Resultater for vor unge Sø- mandsstand, ved f. Eks. at have været anvendt til Støtte for flinke, unge Sømand til Eksamensbesøgning ved en Na- vigationsskole. Efter den Erfaring vi her paa Svendborg Sømandshøjskole har gjort i Aarenes Løb, er det nemlig ikke saa faa dygtige, unge Sejlskibsmatroses, der er fuld- stændig afskaaret fra at komme ind paa en Navigations- skole, fordi det har været dem ganske umuligt at faa sparet Penge sammen til denne Uddannelse, idet de har maattet støtte deres Hjem eller Familie med en stor Del af deres Fortjeneste. Mange af disse søger, efter at de har aftjent deres Værnepligt, Plads i Land ved forskel- lige Fag, fordi de maa opgave deres Barndomsdrøm, at blive Styrmand eller Skibsfører af den Grund, at der in- gen tilstrækkelig Hjælp gives til at opnaa Eksamen. Paa denne Maade gaar Dele af den bedste Sømandsstand tabt for vor Handelsflaade.

Der kan jo ingen Tvivl være om, at den bedste Be- gyndelsesskole til praktisk Uddannelse af en flink Sø- mandsstand, udgøres af vore mange udmærkede danske Skonnerter, navnlig i dem, hvor velmenende Førere og Styrmand paa en human Maade vil tage sig af de Unge og deres Uddannelse, saa de faar blivende Lyst til Søen, og af dem findes der heldigvis ikke saa faa. Ogsaa her er der dog Forskel. Baade i Svendborg Tolddistrikt og i Marstal er der mange Skibe, som de unge Sømand flokkes om for at komme med, og som aldrig har Van- skelighed ved at faa Folk og ved at beholde dem i lang Tid, medens der er andre, for hvem det altid kniber i denne Retning, og som de unge Sømand undgaar. Vist- nok gøres det fra Skibsførernes Side ofte gældende, at det er Folkene, det er galt med, og selvfølgelig findes der ogsaa mange daarlige Individuer blandt Søfolkene, men hvis disse Skibsførere vilde tage Lære af dem, der altid kan holde Folk, og ikke ved unødigt haard Behandling skræmme de Unge bort fra Søen, saa vilde de snart faa et andet Syn paa Sømandsunddommen.

Dette Forhold spiller ogsaa en Rolle ved Tilgangen af Drengte til Sømandsstanden. Forældre sender lige saa lidt deres Sonner ud med det første det bedste Skib, som de sender dem i den første den bedste Lære paa Land- jorden.

Det der kan gøres for at opnaa den fornødne Til- gang af unge Mennesker til Sømandsstanden er efter min Mening, at der skabes Udsigt for de flinke og stræbsomme iblandt dem, der har Lyst til Søen til at naa saadanne Stillinger, der kan staa Maal med tilsvarende Stillinger paa Landjorden. Hertil kan Skibsførerne bidrage ved med

Forstaaelse og Velvilje at tage sig af de Unges Liv og Uddannelse om Bord i Skibene og Rederne eller Reder- foreningerne, hvis de i disse gunstige Tider kunde enes om at lægge en tilstrækkelig Kapital hen som et Legat- fond til Støtte for fattige, unge Sømand, som ønsker Op- tagelse paa en Navigationsskole. Paa denne Maade vilde Manglen paa Sømand og Navigatorer snart blive afhjul- pet og Rederne vilde faa dygtige, praktiske Folk i deres Tjeneste, som de vilde være tjent med.

A. C. Rasmussen.

Arbejderforsikringsraadets Søfarts- afdeling. I Løbet af Aaret 1914 indgik der til Ar- bejderforsikringsraadets Søfartsafdeling Anmeldelse om 545 Ulykkestilfælde, der havde ramt Sømand, deraf 475 knyttet til Dampskibe, 70 til Sejlskibe. Hertil kommer endnu de ved Udgangen af 1913 som uafgjort henstaa- ende 183 Tilfælde (Dampskibe 147, Sejlskibe 36) samt 4 (Dampskibe) tidligere afsluttede, i 1914 genoptagne Sa- ger, og paa den anden Side fradrages de 155 Tilfælde (Dampskibe 140, Sejlskibe 15), der ved Udgangen af 1914 henstod uafgjort. Da dernæst 3 Tilfælde (Dampskibe), som tidligere kun var midlertidig afgjort, idet der ved Kendelsen var taget det Forbehold, at de senere skulde kunne genoptages til Behandling, fandt deres endelige Afslutning i Aaret 1914, indgaar der ialt 580 Tilfælde (Dampskibe 489, Sejlskibe 91) under nærværende Beret- ning.

Af de 580 Tilfælde blev 45 (Dampskibe 43, Sejlskibe 2) afvist som ikke henhørende under Loven af 1. April 1915. Deraf var 8 Dødstilfælde: af disse afvistes 2, fordi Døden ikke kunde anses foraarsaget ved det anmeldte Ulykkestilfælde, 3, fordi Tilfældet ikke fandtes bevirket ved Søfartsvirksomhedens Drift eller de Forhold, hvor- under denne foregaar; i 2 Tilfælde forelaa der intet Ulyk-kestilfælde som Aarsag til Døden, og i 1 Tilfælde var Forulykkede forsikret i Henhold til Lov om Fiskeres Forsikring af 3. April 1900. Af de øvrige 37 Tilfælde kunde i 12 Tilfælde Lidelsen ikke erkendes at være be- virket ved det anmeldte Ulykkestilfælde; 8 Tilfælde var ikke bevirket ved Søfartsvirksomhedens Drift eller de For- hold, hvorunder denne foregaar; i 5 Tilfælde forelaa der intet Ulykkestilfælde som Aarsag til Lidelsen; i 6 Til- fælde oppebar Tilskadekomne et fast Vederlag paa over 2,400 Kr. aarlig, 3 Tilfælde afvistes, fordi Ulykkestilfæl- det begrundede Pension eller Understøttelse efter anden Lov, jfr. Lovens § 21, og 3 Tilfælde, fordi Tilskadekomne ikke hørte til Skibets Besætning.

Af de øvrige 535 Tilfælde (Dampskibe 446, Sejlskibe 89) afsluttedes 378 (Dampskibe 349, Sejlskibe 29) uden formelig Kendelse, da der fremkom Lægeerklæring eller anden paalidelig Meddelelse om, at den Tilskadekomne fuldstændig havde genvundet sin tidligere Arbejdsevne.

Ved Afdelingens Kendelse afgjordes 157 Tilfælde (Dampskibe 97, Sejlskibe 60), deraf de 3 Tilfælde, som tidligere kun var midlertidig afgjort. 84 af disse Til- fælde (Dampskibe 37, Sejlskibe 47) havde Døden til Følge. 16 af de Omkomne efterlod Personer, hvem der tilkom fuld Erstatning efter Lovens § 19, 1. Stk.; der tilkendtes i hvert Tilfælde 2,800 Kr., altsaa ialt 44,800 Kr. I 8 Til- fælde efterlod de Omkomne sig Personer, til hvis For- sørgelse de havde ydet Bidrag; der tillagdes de Efterladte i 3 Tilfælde hver 300 Kr., i 1 Tilfælde 400 Kr. og i 4 Tilfælde hver 800 Kr.; i disse 8 Tilfælde liddes der saa- ledes de Efterladte 4,500 Kr.. Det samlede Beløb, der i 1914 blev tillagt omkomne Søfolks Efterladte udgjorde herefter 49,300 Kr., hvoraf til Efterladte efter Personer, der var forhyret med Dampskibe, 24,100 Kr. (15 Til- fælde), og til Efterladte efter Personer, der var forhyret med Sejlskibe, 25,200 Kr. (9 Tilfælde).

I 60 Tilfælde (Dampskibe 22, Sejlskibe 38) efterlod den Omkomne sig ikke erstatningsberettigede Efterladte. 46 Tilfælde medførte blivende Nedsættelse af Ar- bejdsevnen paa 10 pC. og derover, jfr. Lovens § 18. Det

samlede Beløb, der er tillagt disse Tilskadekomne, udgør — bortset fra Dagpengene — 37,968 Kr.

I 24 Tilfælde (Dampskibe 22, Sejlskibe 2) blev der ikke tillagt de Tilskadekomne noget Beløb, fordi der ikke kunde erkendes Tilstedeværelsen af nogen erstatningsberettiget Invaliditet.

Af de 3 midlertidig afgjorte Sager (Dampskibe) afgjordes 1 endeligt uden yderligere Erstatning; i 2 Tilfælde tildeltes der en yderligere Erstatning paa hver 10 pCt., 420 Kr., ialt 840 Kr.

Af de i 1914 trufne Afgørelser er af de Paagældende 5 bleven indanket for Indenrigsministeriet, som stæklæstede de 4, medens 1 ikke kunde gøres til Genstand for Paaanke.

I Følge Meddelelse fra de anerkendte Forsikringselskaber er der i 1914 i Dagpenge udbetalt 12,266 Kr. (Dampskibe 9,645 Kr. til 57 Tilskadekomne, Sejlskibe 2,621 Kr. til 12 Tilskadekomne).

De samlede Arbejdsdage for de efter Loven af 1. April 1905 hos de anerkendte Forsikringselskaber forsikrede udgjorde 4,464,193 (Dampskibe 3,443,680, Sejlskibe 1,020,513).

Som vanligt var kun en mindre Del af de Forsikrede Medlemmer af Sygekasse. Af de 532 Søfolk, der kom til Skade under saadanne Omstændigheder, at Ulykkestilfældet henførtes under Loven, var de 94 Udlændinge; i 118 Tilfælde forelaa der ingen Oplysning om Sygekasseforholdet; i 3 Tilfælde var den Tilskadekomne under 15 Aar; 91 var Medlemmer af Sygekasse, 226 var ikke Sygekassemedlemmer.

Danske Skibe ødelagt under Krigen. Siden Krigen Begyndelse til den 3. September d. A. er følgende danske Skibe ødelagt ved Torpedering, Minesprængning og Ophrænding:

1. M/S. »Maryland«, 21. August 1914, Mine, Nordsoen, 3,163 Tons, ikke krigsforsikret.

2. S/S. »Chr. Broberg«, 22. August 1914, Mine, Nordsoen, 761 Tons, ikke krigsforsikret, Skibenes Værdi tilsammen 1,843,600 Kr.

3. Trawler »Skuli fogeli«, islandsk, 26. August 1914, Mine, Nordsoen, 117 Tons, ikke krigsforsikret, c. 155,000 Kroner.

4. Sk. »Gaa«, 26. August 1914, Mine, Nordsoen, 235 Tons, ikke krigsforsikret, c. 45,000 Kr.

5. S/S. »Kamma«, 1. September 1914, Mine, Nordsoen, 754 Tons, ikke krigsforsikret, 276,000 Kr.

6. S/S. »Mary«, 29. November 1914, Mine, Nordsoen, 344 Tons, krigsforsikret, 100,000 Kr.

7. S/S. »M. C. Holm«, 31. December 1914, Mine, Nordsoen, 1,572 Tons, krigsforsikret, 332,000 Kr.

8. S/S. »Cathay«, 5. Maj 1915, Mine, Nordsoen, 2,596 Tons, krigsforsikret, 475,000 Kr.

9. S/S. »Lilian Drost«, 8. Maj 1915, Mine, Nordsoen, 1,256 Tons, krigsforsikret, 287,500 Kr.

10. S/S. »Martha«, 15. Maj 1915, torpederet uden Varsel, Nordsoen, 1,254 Tons, krigsforsikret, 184,000 Kr.

11. S/S. »Betty«, 26. Maj 1915, torpederet uden Varsel, Nordsoen, 1,254 Tons, krigsforsikret, 575,000 Kr.

12. S/S. »Ely«, 27. Maj 1915, Mine, Østersøen, 1,105 Tons, krigsforsikret, 195,500 Kr.

13. S/S. »Søborg«, 30. Maj 1915, torpederet uden Varsel, Nordsoen, 1,333 Tons, krigsforsikret, 391,000 Kr.

14. S/S. »Cyrus«, 2. Juni 1915, torpederet uden Varsel, Nordsoen, 1,102 Tons, krigsforsikret, 537,500 Kr.

15. Sk. »Salvador«, 2. Juni 1915, brændt af U-Baad, Nordsoen, 165 Tons, krigsforsikret, 23,000 Kr.

16. Sk. »Cocos«, 12. Juni 1915, brændt af U-Baad, Nordsoen, 85 Tons, krigsforsikret, 24,900 Kr.

17. Sk. »Ellen«, brændt af U-Baad, Nordsoen, 169 Tons, ikke krigsforsikret.

18. S/S. »Nogill«, 25. Juli 1915, brændt af U-Baad, Nordsoen, 134 Tons, krigsforsikret, 90,000 Kr.

19. Sk. »Elna«, 26. Juli 1915, brændt af U-Baad, Nordsoen, 78 Tons, krigsforsikret, 21,100 Kr.

20. Sk. »Marie«, 26. Juli 1915, brændt af U-Baad, Nordsoen, 173 Tons, krigsforsikret, 13,200 Kr.

21. Sk. »Neptunus«, 26. Juli 1915, brændt af U-Baad, Nordsoen, 143 Tons, krigsforsikret, 11,970 Kr.

22. Sk. »Hans Emil«, 5. August 1915, brændt af U-Baad, Nordsoen, 106 Tons, krigsforsikret, 16,700 Kr.

23. Sk. »Jason«, 8. August 1915, brændt af U-Baad, Nordsoen, 189 Tons, krigsforsikret, 42,300 Kr.

24. Sk. »Marie«, 15. August 1915, brændt af U-Baad, Nordsoen, 158 Tons, krigsforsikret, 14,162 Kr.

25. S/S. »Frøde«, 3. September 1915, torpederet eller Mine, Atlanterhavet, 1,185 Tons, krigsforsikret, 402,000 Kroner.

For de fem første Skibes Vedkommende repræsenterer det anførte Beløb Skibenes bogførte Værdi, medens det for de øvrige Skibes Vedkommende er det i Krigsforsikringen tegnede Beløb.

Dampskibet Fingals Stranding. Den 26. ds., da der herskede tæt Taage, strandede en Damper ude paa det yderste af Skagens Gren. Nogle Fiskerkuttere fra Skagen kom til Skibet, som var Damperen »Fingal« af Karlshamn, 1182 Netto Reg.-Tons, fort af Kapl. Ingemansson, paa Rejse fra Hull til Göteborg med Kul. Kaplajnen sluttede Kontrakt med Fiskerne om at forsøge at tage Skibet af Grunden. Fiskerne skulde have 1,500 Kr., hvis det lykkedes, men kun 500 Kr. i modsat Tilfælde. Det saa en Tid ud til, at Fiskerne skulde faa Held med deres Bestræbelser, men hen paa Eftermiddagen friskede det op fra Øst, og Stillingen blev meget betænkelig.

Motor-Redningsbaaden fra Skagen gik ud for at yde Hjælp, hvis Forholdene blev saaledes, at det blev nødvendigt at forlade Skibet, og den blev liggende ved dette det meste af Natten, men trods det, at Søen var vokset meget, saa at den brød hen over Skibet, vilde Besætningen dog ikke forlade dette.

Svitser Bjergningsdamper »Viking« ankom fra Frederikshavn til Strandingen Kl. 2 Em., og om Aftenen, da det kunde ses, at Fiskerfartøjerne ikke kunde tage Skibet af Grunden, blev der sluttet Kontrakt. Der blev arbejdet ihærdigt hele Natten, og næste Morgen Kl. 7 lykkedes det at faa Skibet flot, hvorefter det under Ledsagelse af Bjergningsdamperen afgik til Frederikshavn for der at blive underkastet Dykkerundersøgelse. Ved denne fandtes Skibet at være en Del beskadiget i Bunden, men ikke anderledes, end at det kunde fortsætte Rejsen.

Skibet er ikke forsikret. Bjergelønnen skal afgøres ved Frederikshavns Sørret.

—h

Motor-skibsselskabet »Marienborg«. Under dette Navn stiftedes i Fjor Foraar et Aktieselskab i Kalundborg med en Kapital paa 25,000 Kr. Dette Selskab har efterhaanden anskaffet et Par Sejlere — Nybygninger — og har senere erhvervet en stor svensk Jernbark, der i Øjeblikket ligger i Liverpool Havn. Samtidig har Selskabet vedtaget at udvide Aktiekapitalen til 200,000 Kr., hvoraf de 50,000 Kr. er indbetalt, medens Bestyrelsen er berettiget til at afhænde Resten.

Den nylig indkøbte Jernbark afsejler, i Følge »Kalb. Dgbl.«, i næste Maaned fra England til Amerika, hvor den skal indtage en Ladning Bomuldsfrokager, som er indkøbt af Importkompagniet i Kalundborg. Fragten herfor bliver c. 100,000 Kr. Naar Skibet, der nu hedder »Hawthornbank«, kommer til Kalundborg, antagelig i Januar Maaned, vil det faa Navnet »Esbern Snare«.

Dampskibsselskabet Orient. Med Hensyn til dette Selskabs Organisation er der, i Følge »Børsen«, truffet Bestemmelse om, at den praktiske Ledelse

vil blive overtaget af en Forretningsfører i Forbindelse med et Udvalg af Bestyrelsen. Udvalget kommer til at bestaa af to Medlemmer, af hvilke Direktør Chr. Schmiegelow bliver det ene, medens det andet endnu ikke er udpeget. Til Forretningsfører er valgt Kontorechef Henrik Gether, der i en Aarrække har været knyttet til Det ostasiatiske Kompagni, hvor han har forestaaet Assuranceafdelingen og gentagne Gange under Direktør Schmiegelows Fraværelse har ledet Rederivirksomheden.

Selskabet kommer til at raade over en Flaade paa 10 Dampere, nemlig foruden de 8 Skibe, det køber af Det ostasiatiske Kompagni, to store i 1914 byggede Skibe »Magdala» og »Delagoa» tidligere tilhørende »Sydafrikanske Handelskompagniet» i Stockholm.

Skibspriser i England. I Firmaet Moss' Halvaarsberetning bliver der opgivet nærmere Enkeltheder angaaende 257 Dampere, som er til Salg. Vedrørende den nærværende Situation i det Hele hedder det i Beretningen: I Løbet af Aarets første Maaneder naaede Fragterne et Rekordpunkt. I Sommermaanederne gav de som sædvanligt lidt efter. Senere vil de sandsynligvis undergaa en almindelig Bedring, selv om de ikke igen vil naa det højeste Standpunkt. Paa Grund af disse Fragter, der er saa indbringende for mange Redere, at de i Løbet af et eller to Aar fuldstændig kan betale deres Dampere, er Priserne paa ny og gammel Tonnage steget fra Uge til Uge. Ny Dampere, der for tolv Maaneder siden opnaaede £ 6 pr. Ton, er bleven solgt for omtrent det dobbelte, det samme gælder ældre Skibe. Mange Redere har benyttet sig af disse Konjunkturer og har solgt 10 til 15 Aar gamle Dampere til langt over den bogførte Værdi og til højere Priser end de oprindelig er anskaffet for.

Skibspriserne. »Fairplay» meddeler, at Dampskibet »Keramaia», som er indkøbt af Den norske Amerikalinie, er blevet betalt med £ 102.000. Bladet antager, at Skibet har kostet £ 55.000 at bygge. Skibet løb af Stabelen i 1903.

Locophonen er Navnet paa et nyt nautisk Instrument, som fornylig har været udstillet i »The Baltic Mercantile and Shipping Exchange» i London. Apparatet, der i Følge »Shipp. Gaz.» er af en simpel Indretning, tjener først og fremmest til at bestemme, i hvilken Retning man har et Skib, hvis Fløjte man hører i Taage, dog er det ogsaa anvendeligt overfor Kløkkebøjer. Sirener paa Fyrskibe og i Land, og for Lyden af Bolgernes Larm imod Land.

Apparatet bestaar af en Lyd-Samler af Messing, forsynet med to metalliske Lyd-Opfangere eller Ører. Denne Del af Instrumentet, som er anbragt paa øverste Dæk, er forbundet med en stærk hul Messingsojle, som fører ned til Korthuset eller Styrehuset. Under Dækket findes der Lyd-Opfangere, som bliver anbragt over Ørerne paa den Mand, der skal betjene Instrumentet, og som ved Hjælp af et lille Messinghjul kan dreje dette i en hvilken-somhelst given Retning. Herved bliver han i Stand til, naar han faar drejet Instrumentet i den Retning, hvorfra et Lydsignal kommer, at skelne Lyden i den ene eller den anden af Lyd-Opfangerne. Hvis han nu kun hører Lyden med det venstre Øre, ved han, at Lyden fremkaldes til Venstre for Lyd-Samleren. Drejer han nu ved Hjælp af Hjulet denne, vil han høre Lyden ved det venstre Øre og opfange den i det højre. Retningen af det Skib, der udsender Lyden, vil derfor tilnærmelsesvis være midtvejs mellem det Punkt, hvor Lyd-Samleren taber Lyden til det venstre Øre og overfører den til det højre. Der er blevet gjort Forsøg med Locophonen baade i De for-

ene Stater, i Nordsoen og i Skibe, som farer paa New Foundlands taagede Kyster.

Nærmere Oplysninger om Instrumentet kan faas ved Henvendelse til Mr. C. T. Studman, 4 India-buildings, Liverpool.

Seks Syvendedele af Europas Befolkning i Krig. Da Italien nu ogsaa deltager i Krigen, er ti af Europas Stater i Felten, medens ti andre staar udenfor. De ti krigsførende Lande er imidlertid de seks Stormagter i vor Verdensdel, Rusland, Tyskland, Østrig-Ungarn, Italien, England og Frankrig, hvortil kommer de fire mindre Magter, Tyrkiet, Serbien, Belgien og Montenegro.

Af Europas 10 Millioner Kvadratkilometer er de 8,1 i Krig næppe 1,9 Millioner Kvadratkilometer er neutralt Land. Af Verdensdelens 463 Millioner Indbyggere er 400 Millioner, eller mere end de seks Syvendedele, krigsførende.

(»Svensk Export«).

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Sverig. Petrograd, Guvernementerne Charkow, Kursk, Woronesch, Jekaterinoslaw, Kiew og Taurien samt Dondistriktet i Rusland, samt de Dele af Østrig-Ungarn, som ikke forud er erklæret for smittet af Kolera, er erklæret for smittet af nævnte Sygdom.

Gibraltar. Byen Arzila er erklæret for smittet af Bubonpest.

Passagerer og Besætninger paa Skibe, der kommer fra Tetuan og Ceuta, skal underkastes Lægeeftersyn.

Norge: Byen og Guvernementet Petrograd er erklæret for kolerasmittet.

Allinge Havn, som blev lukket den 7. Juni, er nu uddybet til 15 Fod og Dæmningen fjærnet. Skonnert »Kristian» af Allinge indkom den 16. ds. som første Skib i Havnen.

Krigsforsikringen for danske Skibe har i det første Aar fra 12. September 1914—11. September 1915 tegnet 8.302 Policer med en samlet Forsikringssum af 1,137,889,798 Kr.

Præmien for Institutets egen Regning andrager 9.551,530 Kr.

Der er betalt 127 Skader, som med Fradrag af Reassurance Andel udgør 3.023.064 Kr. Der er desuden anmeldt 181 endnu ikke regulerede Skader, som kalkuleres til Netto 2.150.000 Kr.

Hertil kommer, at der maa regnes med et betydeligt Beløb for endnu ikke anmeldte Skader.

Den løbende Risiko andrager c. 90 Millioner Kr.

Stødt paa en Mine. 3/m. Skonnert »Veset», Kaptajn T. Koføed af Ronne, er den 28. ds. stødt paa en Mine i det af Tyskerne fornylig etablerede Minefelt Syd for Drogden, og er sunket. Besætningen er reddet, idet dog Kaptajnen og en af hans Folk har faaet nogle lettere Saar. Skibet var paa Vej til Hjemstedet, lastet med Soyaskraa.

Stranding. 3/m. Skonnert »Sostrene» af Marstal, Kaptajn Knudsen, der var ballastet, er i Følge indløbet Telegram drevet i Land i St. Lawrencebugten. Mandskabet er reddet. Skonnerten ejedes af Firmaet H. C. Christensen, Marstal.

Store Sejlskibe.

Samtidig med at flere af vore herværende store Dampskibsrederier paa praktisk Maade har vist Interesse for Sejlskibsfarten, navnlig med Uddannelsen af en dygtig Somandsstand for Øje, idet Det forenede Dampskibsselskab har købt »Viking«, Firmaet A. O. Andersen & Co. »Valkyrien«, og Det østasiatiske Kompagni har et stort Sejlskib under Bygning i England, er der ogsaa i Sverig vaagnet en betydelig Interesse for store Sejlskibe. Saaledes fortæller »Svensk Sjøfartstidning« fornylig, at Rederiaktiebolaget Transatlantic har købt det norske Jernskib »Dunboyne« paa c. 2.000 Tons d. w. Dette Skib skal gaa i Fragtfart paa Avstralien og samtidig tjene til Uddannelse af Befalingsmænd til Selskabets Skibe. Til en Begyndelse skal Skibet tage 6 à 8 Elever om Bord. Transatlantic er det første svenske Rederi, som har anskaffet sig eget Skoleskib. Endvidere er der i disse Dage blevet købt flere store Sejlskibe til Göteborg. Et af disse er det norske Jernskib »Alfa«, som under svensk Flag skal hedde »Senta«, og som nu laster for Syd-Afrika. Skønt det ikke er bestemt til Skoleskib, har man dog af Hensyn til den Mængde Ansøgninger, som er indkommet til allerede dannede Skoleskibsforetagender, besluttet at medtage et mindre Antal Elever. Disse faar ikke nogen særlig Undervisning, da det kun er Meningen at give dem Lejlighed til at komme til Søs, men der er dog indrettet et særligt Lukaf om Bord for Eleverne. »Senta«, som er barkrigget, er bygget i Glasgow og laster 1,600 Tons. Dens Rederi har til Hensigt at købe endnu et Sejlskib og er i Underhandling om et saadant. Et andet Rederi har købt to Sejlskibe, som bliver Sverigs største. Det ene er en firemastet Bark »Far« af c. 3,600 Tons Bæreevne og det andet »Erbrin« af c. 3,400 Tons Bæreevne. Begge Skibe er bygget i Glasgow, og det sidstnævnte er kendt som en udmærket Sejler.

Med Skoleskibene »Svithiod« og »G. D. Kennedy«, samt et af Rederforeningen besluttet Skoleskib og de nu skele og besluttede Indkøb af Sejlskibe, faar Göteborg ikke mindre end syv store Sejlskibe til Langfart paa én Gang. Efter Forlydende vil tilmed den betydelige Sejlskibstonnage, som disse syv Skibe repræsenterer, blive yderligere forøget i den nærmeste Fremtid.

I et svensk Blad »Affärsvärlden« advarer dog en Indsender mod de talrige Indkøb af norske Staal- og Jernsejlskibe, idet han gør gældende, at et Sejlskibsrederi fordrer mere Erfaring end Farten paa Nord- og Østersøen kan give, og man er mere henvist til at stole paa Skibsførerens Duelighed og Paapasselighed. Han mener ogsaa, at det vil blive vanskeligt at faa dertil skikkede Folk til Forposterne og duelige Besætninger, som er uddannet for disse Skibe, og unærlig sig over, at man indenfor svenske Rederkredse er kommet ind paa at sælge de udmærkede nyere, svenske Dampere til Norge og derfra købe ældre Sejlskibe.



Som et Bevis for, at man ogsaa andre Steder i Verden beskæftiger store Sejlskibe, bringer vi ovenstaaende et Billede, som en dansk Styrmand har tilsendt Hr. Naviga-

tionsdirektor Bildsøe, og som denne velvilligst har stillet til vor Raadighed. Billedet er taget i Newcastle N. S. W. i hvis Havn der paa den Tid, sidste Sommer forend Krigens Udbrud, laa 50 store Sejlskibe.

Nord-Østersø-Kanalens Udvidelse.

Paa Grund af Krigsskibenes stærkt voksende Størrelse, blev det for syv Aar siden anset for nødvendigt at skride til en Udvidelse af Nord-Østersø-Kanalen, skriver »Das Schiff«, Kanalens gamle Retningslinier blev dog i det væsentlige bibeholdt. Paa tre Steder er skarpe Kurver blevet erstattet af ny Gennemgravninger, dog er Kanalens oprindelige Længde af 98,92 Kilometer, ved disse Reguleringer kun blevet faa Kilometer kortere. Hovedopgaven var at give Færdselsvejen en større Bredde og Dybde. Dette er sket ved at forøge Vandspejlets Overflade fra 67 til 102,4 Meter, Dybden fra 9 til 11 Meter og Kanalens Bundbredde fra 22 til 44 Meter. Vandmassens Gennemsnit er derved vokset fra 413 til 825 Kvadratmeter. Paa Bortfjernelsen af den Jordmasse, som svarer hertil, 100 Millioner Kubikmeter imod 83 Millioner ved det oprindelige Anlæg, falder Størstedelen af de 223 Millioner Mark, som Ombygningen er beregnet at ville koste; det første Anlæg kostede 156 Millioner Mark. Omkostningerne ved Suez-Kanalens Anlæg beløb sig til 493 Millioner Mark, ved en Længde af 161 Kilometer, 100 Meters Bredde i Vandspejlet, 33 Meters Bundbredde og 10 Meters Dybde. Panama-Kanalen har hidtil kostet c. 1,600 Millioner Mark; den er c. 75 Kilometer lang, gennem det faste Land, og c. 10 à 11 Meter dyb ved Lavvande. (Forskellen mellem Høj- og Lavvande udgør c. 7 Meter ved Stillehavssiden).

Den Mening har været fremsat, at ved mere Forudseenhed med Hensyn til Udviklingen og ved at benytte større Maal og Dimensioner ved Anlægget af den første Forbindelse mellem Nord- og Østersøen, kunde største Delen af Omkostningerne ved den nuværende Udvidelse have været sparet. Teknikere er dog af den Mening, at denne Anskuelse er fejlagtig. Den vigtigste Faktor ved Beregningen af Omkostningerne er Bortskaffelsen af Jordmassen, og denne er ved den nyeste Udvikling af den maskinmæssige Teknik undergaaet en Ændring, som ingen havde tænkt mulig for 25 eller 30 Aar siden. Ogsaa Sluser, Brobygninger o. s. v., kunde tidligere heller ikke bygges billigere, og vilde af forskellige Grunde nu være blevet anset som forældede og trængende til Ombygning. Teknisk og økonomisk set var derfor Kanalens Bygning i to Afsnit, med en Del Aars Mellemrum, det rigtige.

Foruden at Kanalen nu kan benyttes af Skibe af enhver Størrelse, vil Udvidelsen ogsaa betyde en hurtigere Gennemsejlingstid for det enkelte Skib, der kan naa op til 40 pCt. Tidligere behøvede et Skib, efter sin Størrelse, 8 til 14 Timer til Vejen fra Kieler Fjord til Elbmundingen; i Fremtiden vil der kun kræves fra 5 til 9 Timer til Gennemfarten, men selv denne Tid vil forekomme Uindviende rigelig lang for at gennemsejle en Strækning, der ikke helt udgør 100 Kilometer. Det maa dog her erindres, at Skraaningerne og Bredderne, selv ved den nuværende Kanalbredde, let kan lade Skade af Bølgeslaget, hvorfor der er paaholdt en langsom Fart. Hvad der er af Betydning er, at den saakaldte enkelte Fart af Skibene nu er blevet erstattet af den dobbelte. Nu kan selv større Skibe mødes, eller gaa forbi hinanden eller følges ad Side om Side i fri Fart. Meget store Skibe maa dog ligesom tidligere afvente Forbipassagen af modgaende Skibe paa Afvigestederne. Disses Tal er imidlertid blevet forøget fra seks til elleve, saaledes at der nu findes et saadant omtrent for hver ottende Kilometer.

Fire af Afvigestederne er blevet indrettet til saa-

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1250. Lillasien. Kalimno. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 828. London 1915.)

Paa Molehovedet paa S.-Siden af Indløbet til *Kalimno* Havn paa Oen *Kalimno* er tændt et rødt, fast Fyr. Synsvidde: 3 Sm. 36° 56' 40" N. 27° 00' 45" E. (eng. Kort Nr. 1666).

1251. Lilleasien. Kos. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 827. London 1915.)

Paa Hovedet af *Pieron*, 1,45 Sm 155° (misv. SSE.) fra Fyret paa *Konm* Pynt, paa Oen *Kos*, er tændt et rødt, fast Fyr. Synsvidde: 3 Sm. c. 36° 53 1/2' N. 27° 19 1/4' E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Færvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, †: Tillæg.

Kort eller
Bogs Nr.

R 3711

N 988

Frankrig:

Embouchure de la Charente.

Annuaire des marées des côtes de France pour 1916.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

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

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavets Sorte Hav og Azovske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Breddel- og Længdebestemmelser for *den* 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 ønskeligt, tilføjes den misvisende bagføjer i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.**

II. Sundet.

1233. Sydlig Indgang til Sundet. Minespærring udlagt.

Ifølge „Nachrichten für Seefahrer“ af 21de ds. vil der ved den sydlige Indgang til *Sundet* den 24de September blive udlagt et Minefelt tværs over Færvand SE. for *Drogden* Fyrskib. Minefeltets nøjagtige Beliggenhed vil senere blive bekendtgjort. Efter Meddelelsen stationeres der ved *lyst* Foranstaltning 2 Lodsvagtstationer henholdsvis c. 1 Sm E. for og c. 1 1/2 Sm SW. for *Drogden* Fyrskib, hvis Anvisning Skibene ubetinget maa følge, naar de ikke vil udsette sig for betydelig Fare.

De *danske* Lodser vil som hidtil lodse til og fra *Finterenden*. Lodsningen i foregaa Nord og Vest om det afspærrede Færvand.

Lodsskib, fra hvilket sydfra kommende Skibe kan faa Lods, vil være stationeret retv. S. 75° E. for Tokosten paa *Allandshage* i 1 1/3 Sømils Afstand.

Skibe kommende nordfra gennem *Finterenden* vil kunne faa *dansk* Lods Nærheden af Sømærket *Saltholm S.* (Væger med 3 Balloner).

Det tilraades Skibe at tage Lods.

En mindre Forøgelse af den nuværende Afmærkning vil eventuelt finde Ste

5. grønt i Pejlinger fra 197° til 243°, fri S. om *Snuaskjær* Varde (Lysset gaar gaar i Skjul af *Lynge* fra 197° til 205°);

6. hvidt i	—	243°	-	250°	-	250°	fri N. om <i>Bertuskjærene</i> ;
7. rødt i	—	250°	-	317°	fri W. om <i>Hanslostensflaa</i> ;		
8. hvidt i	—	317°	-	333°	fri E. om <i>Mefjordskjærene</i> ;		
9. grønt i	—	333°	-	0°	fri W. om <i>Kaprethøen</i> ;		
10. hvidt i	—	0°	-	4°	fri E. om <i>Skjærene ved Riso</i> ;		
11. rødt i	—	4°	-	16°	ind paa <i>Riso</i> .		

Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa Underbygning. Brændetid: 15de August—14de April. 70° 00' 45" N. 18° 34' 40" E.

1244. Norge. Grandeviken. Almærkning.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 9. Kristiania 1915.)

1. Paa den E.-lige Del af *Grandestorflua* er anbragt en Stage. *Grandestorflua*: 63° 40½' N. 9° 29¾' E.

2. Paa *Haaflua* er anbragt en Stage. *Haaflua*: 63° 41¾' N. 9° 30¾' E.

3. Paa 5,9 m Baaen, der ligger 460 m 197° (misv. SW. t. S. ½ S.) fra *Ribeffua* Fyr, er anbragt en Stage. *Ribeffua* Fyr: 63° 42' 10" N. 9° 31' 30" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/1041 og 43/1132. København 1915.)

1245. Norge. Bjungskjær—Valdersund. Almærkning.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 9. Kristiania 1915.)

1. I E.-Kant af 2,5 m Grunden N. for *Flutøren* (og E. for *Ostre Lysfluen*) er anbragt en Stage. *Flutøren*: 63° 47' N. 9° 33½' E.

2. Paa den W.-lige Del af *Valsholmsfluen* er anbragt en Stage. *Valsholmsfluen*: 63° 48¾' N. 9° 35¼' E.

3. Stagen paa *Albakflua* er flyttet til *Meflua* (5,9 m Vand). *Meflua*: 63° 50¾' N. 9° 38½' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/1040. København 1915.)

1246. Norge. Aaensire Munding. Egdeholmen. Baake opfort.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 50/1840. Berlin 1915.)

Paa *Egdeholmen* er opfort en sort Baake med hvid Strobe. *Egdeholmen*: 58° 16½' N. 6° 23' E.

1247. Holland. Putten. Oudenhoorn. Taarn nedbrændt.

(„Bericht aan Zeeveranden“ Nr. 157/1431. 's-Gravenhage 1915.)

Oudenhoorn Taarn er nedbrændt. 51° 49' 7" N. 4° 11' 5" E.

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

1248. England. Dover Stræde. Folkestone S. Rettelse til „E. I. S.“ Nr. 45/1207.

(„Notice to Mariners“ Nr. 831. London 1915.)

Vragmærkeskibet, som er udlagt ved Vraget i *Dover* Stræde, ligger 0,16 Sm N. for Vraget. c. 51° 02' N. 1° 13' E.

1249. 1. Irland E.-Kyst. Lough Larne. Larne. Tønder udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 50/1850. Berlin 1915.)

I *Larne* Havn er udlagt følgende Tønder:

1. Paa Yderenden af Banken paa W.-Siden af *Oen Magee* en sort og hvid lodret stribet Stumptønde. *Ferry Spit*, i 5,2 m Vand, 202° (misv. SW. 8/9 S.) fra *Farres Point* Fyr og 90° (misv. E. t. S. ¾ S.) fra *Flagstangen* paa *Olderfleet* Hotel.

2. Ved Yderenden af *Middle Bank* en sort og hvid vandret stribet Kugletønde med Diamant i 4 m Vand, 189° (misv. SW. t. S. ½ S.) fra *Farres Point* Fyr og 90° (misv. E. t. S. ¾ S.) fra *Flagstangen* paa *Batteriet* paa *Curran* Punt. *Farres Point* Fyr: 54° 51' 07" N. 5° 47' 21" W.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

*Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motor
Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibetsinspektorskontoret hørende Skibe og F.*

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Mid
Sorte Hav og Azovske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredd- og Længdebestemmelser for
Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er
metrisk bestemt. De *italienske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og
er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne er rettvinklede* (hvo
enskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra S.

II. Sundet.

1234. Sydlige Indgang til Sundet. Bølggenhed af Minefelt. Udlæg
Somærke.

Det tværs over Farvandet SE. for *Drogden* Fyrskib udlagte Minefelt
grænset af Linier, der kan trækkes mellem følgende 5 Punkter:

1. 55° 33' N. 12° 45' E.
2. 55° 31' N. 12° 46' E.
3. 55° 29' N. 12° 46' E.
4. 55° 29' N. 12° 44' E.
5. 55° 32' N. 12° 41' E.

Et Somærke med sort Stage og Timeglas paa Toppen vil blive udlagt
Linien mellem Tokosten paa *Afsandshage* og *Drogden* Fyrskib i 1½ Sm's Afst.
Fyrskibet.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 47/1234. København 1915.)

1239. Danmark. Sundet. Amager S. Somærke midlertidig udlagt.
Et Somærke med sort Stage og Timeglas paa Toppen er midlertidig udlagt
paa Linien mellem Tokosten paa *Afsandshage* og *Drogden* Fyrskib i 1½ Sm's Afstand
fra Fyrskibet. 55° 32' (23") N. 12° 40' (40") E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 47/1234. København 1915.)

1240. Danmark. Lille-Bælt. Trællens E. Vrag afmærket.
Ifølge Meddelelse fra Føreren af Damperen *Koldinghus* er Jagten *Doris* sunket
i Farvandet mellem *Fredericia* og *Æbelø* i c. 17 m Vand omtrent 3 Sm E. for Tre-
kosten ved *Kasserøde-Flak*. Føreren af *Koldinghus* udlagde en Vager c. 100 m N. t.
W. for Vraget. Trekosten ved *Kasserøde-Flak*: c. 55° 37' N. 9° 55' E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1241. Danmark. Sjællands-Rov E. Vrag indbjørget.
Vraget af Sejskibet, der laa med Bunden i Vejret c. 2 Sm E. for Fyrbaaken
paa *Sjællands-Rov*, er indbjørget. Fyrbaaken: 56° 04' 46" N. 11° 13' 08" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 47/1200. København 1915.)

1242. Sverrig. Skagerrak. Marstrand — Uddevalla. Elgö. Fyr forandrede.

„Underrettelser for søfarende“ Nr. 38 A-680. Stockholm 1915.)

Fyrene paa *Elgö* er nu forandrede i Overensstemmelse med den første Bestemmelse
og ikke som bekendtgjort i „E. f. S.“ Nr. 25/650. *Elgö Östra* Fyr viser nu Lys med En-
formørkelser hver 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.

Elgö Västra Fyr viser nu Et-Lyn hver 1 s.
Fyrenes Lysvinkler er uforandrede. c. 57° 55' 3/4' N. 11° 40' 1/4' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 49/431. København 1915.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

1243. Norge. Fyr tændes.

(Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren Nr. 9. Kristiania 1915.)

Den 30te September 1915 tændes følgende ny Fyr:

1. *Goppi* Fyr, *Korsfjord*, *Alten*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-
formørkelser. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 299° til 50°, fri N. om Stægen paa Grunden fra *Stor-
skjæret*;

2. hvidt i — — 50° - 65°, fri S. om Jernstangen paa *Eidemsøret*;

3. rødt i — — 65° - 90°.

Flammens Højde: 4 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for
grønt Lys. Fyrhus. Brændetid: 15de August—14de April. 70° 14' 30" N. 23° 22' 00" E.

II. *Eidenes* Fyr, *Laufjorden*, *Alten*. Fyret er et hvidt og rødt Fyr med En-
formørkelser. Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 68° til 75°;

2. rødt i — — 75° fri S. om *Skrivernes* og *Kobstenøren*, til 239°;

3. hvidt i — — 239°, fri S. om *Kovholmen*, til 255°.

Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt og 4 Sm for rødt Lys.
Fyrhus paa Underbygning. Brændetid: 15de August—14de April. 70° 05' 30" N.
22° 45' 00" E.

III. *Hylsholmen* Fyr, *Rebberesøy*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-
formørkelser. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 61° til 108°, fri N. om *Borbakboen* og *Fallen*;

2. hvidt i — — 108° - 111°, fri S. om *Skarvskjærene* (*Henriksgrunden*
med 12 m Vand ligger i denne Lysvinkel);

3. grønt i — — 111° - 180°, netop fri W. om *Klubholmskjærene*;

4. rødt i — — 180° - 197°, fri E. om *St. Saltønda*;

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arktiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe til Hæhold til Forskiftterne for de under Dampskibetsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Vest, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azorske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar i gentlig.

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

I. Østersøen.

1235. **Sverrig. Åhus. Løb afmærkes midlertidig.**

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 38 A/678. Stockholm 1915.)

Et Løb, som ligger inden for 3 Sømilgrænsen ud for *Åhus*, og som har 5, 6 m Vand ved Middelvandsstand, vil snarest muligt blive afmærket som følger:

1) En Støge med Kost paa 55° 53' 32" N. 14° 23' 15" E.
Paa Løbets E.-Side, 1) En Støge med Kost paa 55° 55' 08" N. 14° 24' 30" E.

2) En Støge med Kost paa 55° 53' 26" N. 14° 22' 40" E.
Paa Løbets W.-Side: 3) En Støge paa 55° 54' 20" N. 14° 24' 13" E. 4) En sort Vager med 2 Balloner paa 55° 53' 26" N. 14° 22' 40" E.

Løbets Hovedretning anses for at være N.—S.

1236. **Sverrig. Sandhamn. Almagrundet. Fyrskib midlertidig ombyttet.**

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 38 A/677. Stockholm 1915.)

Almagrundet Fyrskib er midlertidig ombyttet med et Fyrskib, som har en taarnlignende Fyrmast og 1 Mast foran for og 1 rygten for denne. Fyrskibet er mærket „*Ölandss Rev*“. Fyrkarakter og Traagesignal er uforandret. 59° 09' 05" N. 19° 08' 06" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/1133. København 1915.)

1237. **Tyskland. Kiøler-Fjord. Kiel. Howaldtswerke. Fyr nedlagt.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 60/1828. Berlin 1915.)

Det røde Lyulvyr paa Hovedet af *Howaldtswerke* Dæmningen paa E.-Siden af *Kiel Havn* er nedlagt. 54° 20' 08" N. 10° 10' 25" E.

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

1238. **Danmark. Sundet. København. Skydning fra Fortet.**

Foruden den tidligere bekendtgjorte Skydning vil der fra Forterne ved *København* yderligere i Oktober d. A. blive afholdt Skydning som følger:

Den 6te Oktober fra *Trekroner* (Skydningen begynder Kl. 7½ Pm.)

—	7de	—	<i>Prøvesteen</i>	(—	8	—)
—	8de	—	<i>Trekroner</i>	(—	7½	—)
—	11te	—	<i>Middelfrunds-Port</i>	(—	8½	—)
—	12te	—	<i>Charlottensunds-Port</i>	(—	9	—)

Signaler for Skydning se „E. I. S.“ Nr. 39/1026 for 1915.

Middelfrunds-Port: 55° 43¼' N. 12° 40¼' E.

kaldte Vendesteder, d. v. s. sølignende Udvidelser af 1,000 Meters Længde og 340 Meters Bredde i Vandspejlet. Disse Steder har overvejende militær Betydning, idet de skal gøre det muligt for Flaaden, i Tilfælde af Kontraordre, straks at kunne vende tilbage til sit Udgangspunkt.

Den militære Bestemmelse er ogsaa fremtrædende ved de ny Brobygninger, hvis arkitektoniske Skønhed har maattet vige for den strategiske Hensigtsmæssighed. Nogle af Broerne er regelmæssigt befæstet, idet de er omgivet af smaa Forter, Pigtraadshegn o. s. v.

Noget lignende gælder ogsaa for de store ny Sluseanlæg. De ligger i Nærheden af de gamle ved Kanalmundingerne ved Høltenu og Brunsbüttel, to og to ved Siden af hinanden, saaledes at Skibe der gaar i modsat Retning kan passere samtidig. Længden af et Slusekammer er 330 Meter. Bredden 45 Meter, hvad der er henholdsvis 25 og 12 Meter mere end ved Panama-Kanalen. De tre mægtige Porte, Skydeporte i Stedet for de tidligere Porte, der var indrettet til at aabnes, er anbragt saaledes, at hvis den yderste Port bliver sønderskudt eller paa anden Maade ødelagt, kan de to inderste Porte dog danne et Slusekammer, der er tilstrækkeligt for enhver Størrelse af et Skib. Ved at trykke med en Finger paa en Knap i Centralstyrehuset, sætter de paa Pontoner hvilende og i Murnischer glidende 1,000 Tons Porte sig i Bevægelse. Et Princip for Udvekslingsmulighed, det vil sige øjeblikkelig Erstatning af ødelagte Dele af Anlægget, er gennemført ved hele Sluseanlæggets tekniske Konstruktion.

I den fremtidige Drift bestaar der ligesom hidtil Lodstvang, men intet Monopol for Slæbedampere. De Handelsskibe der passerer Kanalen for egen Maskine, saa vel som fremmede Krigsskibe, vil under hele Gennemfarten være stillet under en Kanallods Kommando. For at kunne stille en billig Slæbekraft til Raadighed for Sejlskibene, underholder Statskassen en Bugserflotille paa 30 Dampere, hvis Tal lidt efter lidt skal forøges. Hidtil har én Slæbedamper samtidig kunnet befordre indtil seks Sejlskibe. Om dette Tal kan forøges, véd man endnu ikke bestemt; i ethvert Tilfælde vil Fordelene ved Kanalens Udvidelse ogsaa komme de mindre Skibe til Gode. Den tidligere, i Sammenligning med andre store Kanal anlæg, usædvanlig billige Kanalafgift af 0,40 Mark pr. Ton, vil fremdeles blive oppebaaret. (I Suez- og Panama-Kanalen andrager Afgiften 5 Mark pr. Ton foruden Personafgiften.)

I 1912 blev Keiser-Wilhelm-Kanalen passeret af 57.366 afgiftspligtige Skibe, imod 29.045 i Aaret 1900. I Tallene for 1913 viser der sig paa Grund af Udvidelsesarbejderne en noget ændret Udviklingslændens. De afgiftspligtige Skibes Tal gaar ned til 53.382, medens Tonnagen stiger fra 9.9 Millioner til 10.4 Millioner Tons, hvad der viser, at de passerende Skibes Størrelse tiltager, og at Østersøen i Fremtiden vil blive besejlet af større Skibe end hidtil.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har igen bragt yderligere Stigning i Fragterne flere Steder, særlig fra Amerika, og Raten for Korn fra Baltimore etc. til Skandinavien (Danmark, Bergen/Malmö) er saaledes gaaet op til c. 12/6 for December—Januar, men muligvis kan 13/ faaes pr. sidstnævnte Maaned. Ogsaa Kulfragterne fra Nordamerika til Vestsverig er steget, og 55/ à 57/6 kan nu betinges. La Plata/Skandinavien ligger ligeledes bedre paa Basis af 84/ à 85/ pr. November. Middelhavet, som i de sidste Par Maaneder har været temmelig stille, møder nu op med ikke saa faa Laster, bl. a. søges en Del Tonnage for Frugtfarten fra Spanien. Kulfragterne fra England til Mittel-

havet ligger uforandret fast, til Danmark er der ingen nævneværdige Forandringer, men til Sverig, særlig Øst-sverig, er Raterne mindst 1/ højere i Ugens Løb. Alt i alt maa Fragtmarkedet siges at ligge særdeles godt. Blandt de sidste Afslutninger nævner vi:

Øst en. Palmekærner fra Madras Kysten 70/ Marseille, »net terms«, prompt. Paa Dødvæglbasis fra Bombay 53/9 for Stykgods til New York, Filadelfia eller Baltimore (to Lossehavne). Erts 51/3 Bombay/Garston eller Middlesbro, prompt og Oktober.

Middelhavet. Erts 12/9 Carthage/Middlesbro (5.500), 13/ Glasgow (4.000), 13/6 Villaricos Pier/Tyne, f. d., 12/6 Huelva/Dublin (2.000). »Tharsis terms«. Esparto 30/ Oran eller Arzew/Granton eller Tayport. Salt Torreveja og Cadiz 26/ til Montevideo og Buenos Aires, 23/ à 24/ Trapani eller Tunis/Norge (nordl. Trondhjem). Erts 16/ Oporto/Cardiff, Barry eller Newport (1.600), 12/ Bilbao/Glasgow, 12/3 Tyne Dock, 12/6 Middlesbro.

Nordamerika. Tungt Korn »Northern Range« 9/1½ à 9/3 Bristol Kanalen, 10/7½ Marseille eller Cette, 11/3 Vestitalien, Oktober, 12/ à 12/6 Danmark eller Bergen/Malmö Range, November—December. Havreladning 8/ Basis fransk Atlanterhavshavn, Oktober. Kul New York eller Baltimore omkring 55/ til Havn mellem Göteborg/Malmö. Kul Baltimore eller Virginia 43/6 Vestitalien. Bomuld fra Savannah etc. 145/ Havre, 147/6 à 150/ Liverpool eller Manchester, Oktober. Tømmer fra Golfen 265/ Vestitalien. Timecharter 12/ Dødvægl transatlantisk Fart, 18 Maaneder (7,000 T.) Levering Middelhavet. Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet, 14/ for c. 5,000 T. for 12 Maaneder. Levering og Tilbagelevering U. S.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen c. 57/6 U. K., 60/ Havre/Bordeaux Range, 70/ à 72/6 Holland, 84/ à 85/ Skandinavien, Oktober. Fra Nitrat Havne i Chili 80/ fransk Atlanterhavshavn, 82/6 Middelhavet, December—Januar.

Østersøen. For D. B. B. 85/ à 87/6 Haparanda/Tyne, 82/6 Hernösand eller Sundsvall/West Hartlepool, 95/ Nederkalix/London, Fres. 200 Hernösand/Rouen, Fres. 170 Norrköping/Dieppe, 225 Umeå/Tunis, 110/ Umeå/Liverpool, 92/6 Gelle/London. For D. B. alene 82/6 Hernösand/Leith (700). Tør Træmasse 26/6 à 27/ Sundsvall-Hull eller Grimsby, 30/ à 32/6 Manchester: vaad Træmasse 28/6 à 30/ Sundsvall/Preston, Fres. 30 Drammen/Rouen, 18/6 Østnorge/Manchester.

Kulfragterne. Fra Tyne eller Blyth 12/6 à 13/6 Danmark, 14/ à 15/ Øst-sverig, 9/6 London, 18/ à 18/6 Rouen, 23/ à 24/ Bordeaux eller Lissabon, 29/ Gibraltar, 30/ Oran, 34/ Genua eller Savona, 37/6 Port Said. Fra Humberen er sluttet 10/ Brixham, 12/6 Göteborg, 13/ Gelle, 18/ Rouen, 28/ Buenos Aires. Firth of Forth 18/6 à 19/ Dieppe, 19/6 Rouen. Fra Cardiff eller Newport 26/ Valencia, Fres. 39 Marseille, 40 Tunis, 28/6 Barcelona, 32/6 Genua, Savona, Port Said eller Neapel, 20/ Las Palmas eller Madeira, 29/ Montevideo, 30/ Buenos Aires.

(Skrevet den 28. September 1915.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge Vest paa er der ikke nogen væsentlig Ændring i Forholdene. Raterne saavel fra Østnorge som fra Bottenhavene holder sig uforandret faste med forholdsvis højere Rater fra Norge end fra Sverig Vest efter. Danmark har kun Cement og gammelt Jern at byde. Returfrakter fra Storbritannien er ligeledes uforandret med kun enkelte Tilbud af Kullaster til danske og norske Havne 13/ à 15/ pr. Ton. Af Claylaster udbydes enkelte Partier fra Cornwall, men det er vedvarende vanskeligt at erholde License i det hele taget.

Angaaende de mindre Skibe er der for Nordtysklands Vedkommende intet særligt at bemærke. Lübeck er stadig den Plads, som har størst Interesse og vedblivende optager Tonnage: bl. a. er der derfra sluttet Stensalt til Kjøbenhavn 4½ Kr. og der noteres til Karlshamn 6 à 6½ Kr.: Wismar og Rostock er mere sparsom med La-

ster: Stettin har endnu Kul at notere, hvorimod Königsberg nærmest er blank for Udlaster, hvorfor ogsaa Skibe har maattet sejle ledig derfra. Norge og Sverig melder ingen Forandringer i nogen Retning. Danmark er fra Provinserne livligere, og ikke faa Hvedelaster til andre Provinshavne er fremme, ligesom ogsaa Trafikken med nyt Sukker synes at begynde; bl. a. er der sluttet fra Odense til Kjøbenhavn 30 Øre, og fra Assens udbydes ligeledes Sukkerladninger, nærmest til jyske Havne. Kjøbenhavn er ret flov, men der er ogsaa meget lidt fragtsøgende Tonnage; der slutedes bl. a. Oljekager til Aalborg 15 Øre, Majs til Stubbekjøbing 12 Øre, Holbæk 13 Øre. Udsigterne for den nærmeste Fremtid er ikke de allerbedste.

Generalforsamling.

Helsingørs Jernskib- og Maskinbyggeri

afholdt den 8. ds. under Ledelse af Overretssagfører Paludan sin aarlige Generalforsamling paa Børsen.

Bestyrelsens Formand, Direktør Høst aflagde Beretning og Regnskab, for hvilket der blev givet Declargé. Netto-Overskudet andrager Kr. 892,316. Heraf anvendes Kr. 340,000 til Afskrivninger.

Af Beretningen anføres:

De ved Krigens Udbrud befrygtede Vanskeligheder for en regelmæssig Drift af Værftet blev i Aarets Løb tildels overvunden, saa at Arbejdet paa de Nybygninger, som Værftet havde i Ordre, har kunnet gennemføres omtrent planmæssigt, og da Værftet endvidere har haft rigelige Vedligeholdelsesarbejder, er det nu afsluttede Driftsaar forløbet særdeles gunstigt.

Den Udvikling, der har fundet Sted indenfor Skibsfarten, og som har bevirket, at ikke alene den oplagte danske Tonnage fik Anvendelse, men at ogsaa Begæret efter ny Tonnage som Følge af de lønende Fragter blev stort, har bragt Værftet den Fordel, at det har modtaget Ordre til Priser, der — selv med de betydeligt forøgede Omkostninger — har Udsigt til at give en lønende Drift. Bestyrelsen maa dog fremhæve, at Forholdene stadig er usikre, og ihvorvel Vanskelighederne for den regelmæssige Drift, som ovenfor nævnet, tildels blev overvunden i det forløbne Aar, maa man stadig være forberedt paa at møde Hindringer.

Under Hensyn til disse Forhold foreslaar Bestyrelsen, at der udbetales 10 pCt. i Dividende, og at man fortsætter de Bestræbelser for at konsolidere Værftet, som har været fulgt i de foregaaende Aar.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Kommandør Carl Carstensen, ligesom Revisorerne genvalgtes.

Fra Sø og Land.

Forretningsinhavner. En af mange Skibsførere her i Landet kendt og skattet Mand, Skibshandler N. Pöschardt i Vejle, grundlagde den 30. September 1865 sin dervedværende Forretning, efter at være hjemvendt fra Krig. Trods sin høje Alder driver den gamle Veteran fremdeles selv sin Forretning.

Nybygninger, Køb og Salg.

Konsul Martin Larsen, Kjøbenhavn, har i Følge «Børsen» i Forbindelse med et Konsortium i Holland købt en under Bygning værende Staaldamper. Det er Hensigten at lade Damperen gaa i Østersøfart.



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'rr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Amaliegade 32-34, Tlf. 4956.

Tuborg Øl
og *Tuborg Mineralvande*
kan paa Grund af deres ypperlige
Kvalitet og store Holdbarhed særlig
anbefales til Skibsproviant.

Tuborgs Depot: Amaliegade 32-34, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, afg. herfra 22./9. — Alexandra, Nielsen, afg. Newcastle 12./9. — Algarve, Borries, afg. Denia 27./9. — A. N. Hansen, Sørensen, afg. London 26./9. — Antwerpen, Mikkelsen, ank. Rio de Janeiro 24./9. — Arkansas, Egeuse, afg. herfra 28./9. — Arno, Lepper, afg. Newcastle 25./9. — Aurora, Sonne, ank. Bilbao 24./9. — Baron Stjerneblad, Sørensen, afg. Faro 25./9. — Beira, Mortensen, afg. herfra 27./9. — Bergenhus, Meyer, ank. Stettin 16./9. — Bogo, Petersen, ank. hertil 26./9. — California, Petersen, ank. Leith 22./9. — Charkow, Sæberg, ank. hertil 27./9. — Christian IX, Madsen, ank. London 24./9. — Christianssand, Andresen, ank. Stettin 23./9. — Dania, Jørgensen, ank. hertil 20./9. — Douro, Kann, afg. herfra 26./9. — Ehro, Lunge, pass. Dover 20./9. — Florida, Ørsted, afg. Baltimore 27./9. — Frederik VIII, Thomsen, afg. New York 22./9. — Garonne, Kromann, afg. Lissabon 21./9. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 25./9. — J. C. Jacobsen, Mikkelsen, afg. Leith 24./9. — Kasan, Rasmussen, ank. London 22./9. — Kentuckey, Svane, ank. New York 24./9. — Kiev, Tomesen, ank. hertil 24./9. — Louise, Svane, ank. hertil 25./9. — Louisiana, Jønsen, afg. New York 15./9. — L. P. Holmblad, Mühlendorff, ank. Newcastle 25./9. — Minsk, Gommesen, afg. New York 15./9. — Morsø, Nellesmann, afg. Newcastle 25./9. — Moskø, Jacobsen, ank. Newcastle 24./9. — O. B. Suhr, Pedersen, ank. Swansea 27./9. — Omsk, Kylesbeck, afg. Malaga 25./9. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 26./9. — Pennsylvania, Lissner, afg. Ardrossan 1./9. — Pregel, Iversen, afg. Newcastle 18./9. — Ribberhus, Andersen, afg. Stettin 25./9. — Romany, Bogvad, afg. Lissabon 27./9. — Saga, Hansen, afg. Downs 25./9. — Texas, Clausen Kaas, ank. Aarhus 27./9. — Tiber, Pape, afg. Genua 19./9. — Tomsk, Wi- berg, afg. Aarhus 25./9. — Tula, Therkildsen, afg. Newcastle 21./9. — United States, Gotsche, afg. Kristianssand 18./9. — Vi- king, Petersen, ank. Bordeaux 19./9. — Virginia, Fischer, afg. New York 25./9. — Sejler Viking, Buntzen, ank. Buenos Aires 3./9.

G. K. Hansen, Aggersborg ank. Kjøbenhavn 21./9. — Amalienborg ank. Kjøbenhavn 27./9. — Brattingsborg afg. River Plate 18./9. — Borglum ank. Algier 19./9. — Bausborg ank. Hull 22./9. — Elsborg ank. Kjøbenhavn 25./9. — Flynderborg ank. Kjøbenhavn 26./9. — Guldborg ank. Gibraltar 23./9. — Gurra afg. Baltimore 17./9. — Hammershus ank. Higueraeh 13./9. — Harildsborg ank. Kjøbenhavn 27./9. — Jelling afg. Baltimore 11./9. — Jomsborg pass. Gibraltar 22./9. — Jungshoved afg. Filadelfia 24./9. — Jægersborg ank. Aarhus 27./9. — Kallundborg ank. Nederkølx 26./9. — Kalo ank. Glasgow 26./9. — Klampenborg ank. Kjøbenhavn 25./9. — Kronborg afg. Santiago de Cuba 18./9. — Lejre ank. Galveston 20./9. — Næsberg afg. Kjøbenhavn 25./9. — Randelsborg afg. Algier 23./9. — Rosenborg ank. Savannah 24./9. — Silkeborg ank. Bristol 18./9.

— Skanderborg ank. Manchester 23./8. — Skodsborg pass. Torr Head 17./9. — Spigerborg ank. Rouen 25./9. — Stegelborg pass. Sydney 20./9. — Stjerneborg afg. Barry 22./9. — Tuborg afg. Galveston 20./9. — Taarnborg pass. Skagen 24./9. — Ulfsborg ank. New York 9./9. — Uranienborg ank. West Hartlepool 26./9. — Ørkild ank. Antilla 22./9.

Vesterhavet. Gerda, Iversen, afg. Esbjerg 28./9. til Methil. — Karla, Pedersen, ank. Nantes 27./9. — Yrsa, Gramstrup, ank. Koge 27./9. — Nerma, Madsen, afg. Struer 27./9. til Hernösand. — Inger, Skou, ank. Mariagerfjord 26./9. — Laura, Thøgersen, afg. Kjøbenhavn 25./9. til Sävenäs. — Nordsoen, Nielsen, afg. Ardrossan 25./9. til Alicante. — Stella, Schill, afg. London 25./9. til Newcastle. — Rigmor, Uldall, ank. Bristol 25./9. — Ellen, Hansen, afg. Middlesbro 25./9. til Nykjøbing M. — Marie, Nielsen, ank. Piteå 26./9. — Nancy, Pedersen, ank. Methil 25./9. — Dagmar, Sørensen, afg. Norrköping 25./9. til Southampton. — Polly, Mathiesen, afg. Esbjerg 26./9. til Leith. — Fylla, Brinch, afg. Kjøbenhavn 25./9. til Angön. — Nexos, Johansen, ank. Newcastle 24./9. — Johanne, Mikkelsen, afg. Valencia 24./9. til Malaga. — Thyra, Nielsen, afg. Gelle 25./9. til Carlholm. — Bertha, Degn, ank. Plymouth 24./7. — Carmen, Basse, pass. Cape Wrath 23./9. for Ceuta. — Nora, Møller-Hansen, afg. Ardrossan 23./9. til Sevilla. — Olga, Christensen, pass. Dragor 28./9. for Sevilla. — Hebe, Gregersen, afg. Kjøbenhavn 25./9. til Piteå. — Valborg, Jepsen, ank. Sevilla 23./9. — Ulla, Hansen, ank. Plymouth 27./9. — Cito, Toft, pass. Helsingør 23./9. for Sautander. — Anna, Jessen, ank. Sevilla 21./9.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harbø, afg. Helsingør 9./9. — Johan Siem, Tannebek, afg. Helsingør 11./9. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Norresundby 27./9. — Russ, Petersen, afg. Baltimore 22./9. — Vladimir Sawin, Wittenkamp, afg. Algier 24./9. — Excellence Pleske, Bøtrup, ank. Sunderland 21./9. — Michail Ontchoukoff, Harbø, ank. Newcastle 25./9. — Generalkonsul Pallisen, Folkenberg, afg. Montevideo 18./9. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. St. Vincent 24./9. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Londonderry 16./9. — Nawa, Dahl, afg. Montevideo 17./9. — Freja, Harboe, afg. Marseille 15./9. — Rota, Christensen, afg. New York 12./9.

Det ostasiatiske Kompagni. Annam afg. Port-Said 22./9. hjemg. — Arabien afg. Yokohama 28./9. udg. — Falstria afg. Nicolajevsk 22./9. hjemg. — Indien afg. Shanghai 27./9. hjemg. — Magdala ank. San Francisco 26./9. udg. — Panama ank. Kjøbenhavn 25./9. hjemg. — Bandon ank. Kjøbenhavn 26./9. — Chumpon pass. Skagen 27./9. hjemg. — Fionia pass. Perim 21./9. udg. — Pangan afg. Singapore 23./9. udg. — St. Croix ank. Kirkwall 24./9. hjemg. — Delagoa afg. Buenos Aires 23./9. hjemg. — Oceana afg. Funchal 21./9. udg. — Transvaal afg. Port Said 23./9. hjemg. — Bintang afg. St. Thomas 21./9. hjemg. — Jutlandia afg. St. Catherine's Point 24./9. udg. — Rhodësia ank. Landskrona 22./9. hjemg. — Selandia afg. St. Thomas 17./9. hjemg. — Tranquebar afg. St. Thomas 22./9. hjemg. — Australien afg. Suez 26./9. udg. — Kina ank. Sydney 27./9. udg. — Natal afg. Honolulu 17./9. hjemg. — Siam ank. San Francisco 25./9. hjemg. — Tongking pass. Sagres 21./9. hjemg.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. New York 19./9. — Gullfaxe, Petersen, afg. Zaandam 7./9. til Philadelphia. — Skinfaxe, Weichardt, ank. Hull 15./9. — Rimfaxe, Haure Petersen, afg. Ørnsköldsvik 28./9. til Grimsby.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Dunston 22./9. — Elna, Ruthje, afg. Hartlepool 19./9. — Therese, Izard-Pedersen, ank. Tyne 22./9. — Harriet, Larsen, afg. Oran 25./9. — Dagny, Therkildsen, ank. Charente 25./9. — Simone, Hansen, afg. Arzew 26./9. — Jeanne, Olsen, ank. Tyne 25./9. — Vera, Riso, ank. Nantes 25./9. — Daisy, Jørgensen, ank. Palamos 23./9. — Anine, Leth, ank. Tyne Dock 25./9.

Dania. Mary, Clausen, afg. Skellefteå 26./9. til Aviles. — Flora, Lorentzen, ank. Vejle 27./9. — Nelly, Clausen, ank. Honfleur 26./9. — Lilly, Bang, pass. Helsingør 22./9. til Gijon. — Alexy, Duhn, ank. Kjøge 27./9. — Dagny, Sørensen, pass. Helsingør til Sundsvall.

Brix Hansen & Co. John, Mathiesen, afg. West Hartlepool 28./9. — Fanny, Nielsen, ank. Helsingør 28./9. — Hillerød, Ankersen, ank. Philadelphia 21./9.

Dampskibsselskabet Redby Havn. Hans Jensen ank. Baltimore 26./9. — Freja ank. Trepport 27./9.

Orion. Sirius, Møller, afg. Ardrossan 8./9. til Galveston. — Orion, Madsen, pass. St. Vincent 22./9.

Æro. Enigheden, Jensen, ank. Gjedser 21./9. — Axel, Friis, ank. Kjøbenhavns Red 20./9. p. R. T. Limerick. — Emanuel, Svane, ank. Odense 21./9. — Erindring, Nielsen, ank. Leith 21./9. — Energi, Jensen, ank. Granton 25./9.

Sejlskibe.

Svendborg. Criterion, Nielsen, ank. Steffin 20./9. — Ring Andersen, Hansen, ank. Nakskov 21./9. — C. V. Petersen, Peteren, ank. Leith 20./9. — Zenitha, Jensen, ank.

Leith 20./9. — Elisabeth Eff, Hansen, ank. Grimsby 22./9. — Heimdal, Lauritsen, ank. Granton 23./9. — Norden, Olsen, ank. Bristol 22./9. — Flora, Sørensen, ank. Trondhjem 23./9. — Fylla, Hansen, ank. Drammen 24./9. — Thor, Andersen, ank. Sundsvall 27./9. — E. Koefoed, Hansen, ank. Bristol 26./9. — Marie, Nielsen, ank. Lissabon 25./9. — Kathrine, Hansen, ank. Sundsvall 26./9. — Delos, Andersen, ank. Gibraltar 26./9. — Jørgen Ring, Rasmussen, ank. Sundsvall 27./9.

Æro. Heroen, Weber, ank. Hartlepool 20./9. — Dana, Friis, ank. Fakse Ladeplads 20./9. — Hermod, Petersen, afg. Tron til Saintbriex 21./9. — Ami, Albertsen, ank. Leith 30./9. — Vigilant ank. Thorshavn 21./9. — Tvorøyri, Watson, ank. Liverpool 21./9. — Henry, Jensen, ank. Svaneke 21./9. — Star, Albertsen, afg. Fogo til Neapel 24./9. — R. Fabricius, Hansen, ank. Oporto 24./9. — Viking, Weber, ank. Lysekil 25./9. — Hjalmar, Christoffersen, afg. Dysart 24./9. til Færøerne. — Gloria, Kromann, ank. Tonsberg 25./9. — Activ, Christensen, ank. St. Johns 24./9. — Fuglen, Schmidt, ank. Corua 23./9. — Søstrene, Knudsen, ank. Rimouski (Canada) 23./9. — Boligen, Friis, ank. Falkenberg 23./9. — Adele, Weber, ank. Varberg 23./9. — Haabet, Rise, ank. Eddevalle 23./9. — Vesta, Andersen, ank. Thorshavn 23./9. — De tvende Brødre, Boye, ank. Rodby Havn 23./9. — Cathrine, Boye, ank. Søby 24./9. — Kirstine, Rasmussen, ank. Travemünde 24./9. — Phoenix, Christensen, ank. Leiths Red 22./9. — Saturn, Nielsen, er ank. til Oporto. — Vega, Olsen, ank. Göteborg 22./9. — Anne, Levinson, ank. Porsgrund 22./9. — Acacia, Jensen, ank. Travemünde 22./9. — N. E. Schmidt, Rasmussen, ank. Tivilligate (N. F.) 25./9. — Merkur, Christensen, ank. Brest 25./9. — Hydra, Christensen, afg. Newcastle 25./9. til Cherbourg. — Emmanuel, Winther, afg. Newcastle til Barrow 25./9. — Svalen, Rosenbeck, ank. Thorshavn 23./9. — Bertha, Madsen, ank. Horten 25./9. — Minde, Rasmussen, ank. Grema 26./9. — Emanuel, Kock, ank. Tonsberg 26./9. — N. Hansen, Albertsen, ank. Hofuarfjærdur 26./9. — Noline, Hansen, ank. Skagen 27./9. — Avance, Bager, ank. Malmo 27./9.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 30. September 1915. — Store Sejlskibe. — Nord-Østersø-Kanalens Udvidelse. — Fragtmarkedet. — Generalforsamling. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns officielle Børskurs.

Bjærch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnbroen.
Hortig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjærch-Jensens.
Telefon 7262.

Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjorbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonvæk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telef. 123

Alt Kobbersmedarbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Blindslev, Vesteragade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

Stavanger Preserving Co.
Stavanger.
Hermetik til Skibsbrug
faas hos
Skibsprovianteringshandlerne
over hele Verden.

INTERNATIONAL PATENT-BUREAU A/S
PATENTER
UPTAGES - UDBYDES - UDMYTTES
Patent til Salg.
Nr. 18078 og 19617
L. M. Le Dantec:
„Skruerpropeller“ og „Propeller“
udbydes til Salg eller
Licens ved
VIBGO C. L. C. E. BERTHA MARCUS-MØLLER
NYGADE 6
KØBENHAVN
Varemærker og Mønstre registreres.

Kjøbenhavns
uofficielle Børskurs d. 29. Septbr. 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab ...		227 ¹ / ₄	227 ¹ / ₄
Danmark		219 ¹ / ₄	220
Norden		220 ¹ / ₄	221
Carl		248	248
Dannebrog		283 ¹ / ₄	283 ¹ / ₄
Skjold		225 ¹ / ₄	225 ¹ / ₄
Urania		—	—
Dampsk. af 1896		244 ³ / ₄	245
Hejmdal		281 ³ / ₄	282
Gorm		272 ¹ / ₄	272 ³ / ₄
Neptun		244 ¹ / ₄	244 ³ / ₄
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		141 ¹ / ₄	141 ¹ / ₂
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ¹ / ₂ % Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk. 1. Afd. 1. S.		—	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvns. Kreditf.		—	—
4 ¹ / ₂ % — — 2. Serie..		—	—
4 ¹ / ₂ % — — 1. —		—	—
4 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 9. —		84	85
4 ¹ / ₂ % — — 7. —		84 ¹ / ₄	84 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % — — 6. —		—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. —		—	—

	Gjort til	Køber	Sælger
Aktier.			
Nationalbank		152 ¹ / ₄	153 ¹ / ₄
Privatbank		119 ¹ / ₄	119 ¹ / ₂
Landmandsbank		142	142 ¹ / ₄
Handelsbank		155 ¹ / ₂	156 ¹ / ₂
Kbhvns. Laane- og Diskontobank		102 ³ / ₄	103
Sukkerfabr.		273 ¹ / ₂	273 ³ / ₄
Burm. & Wain		132	132 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier		159 ³ / ₄	160
Helsingørs Jærnsk.		—	—

Vekselkurs d. 29. September 1915

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	79.50	
London	18.20	
Paris	66.50	
Amsterdam	159.00	
Wien	58.00	

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

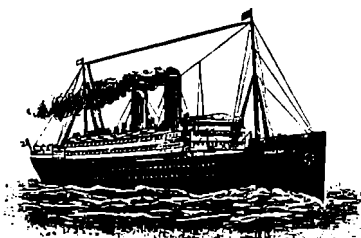
HÄNSCHELL & C^o.
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

WIESE & Co., LISSABON.
SKIBSMÆGLERE & SALTEXPORTØRER.
Bunker Kul. (Største flydende Kullager). Billigste Priser.
Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).



Viggo Jensen, A/S.
Maskinfabrik • Aarhus.

Al Slags Skibsarbejde,
større saavel som mindre
Reparationer udføres,
ligesom vi paatager os
Rensning af Kedler.

Kun første Klasses Arbejde udføres.

— Telf. 2437. —

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: 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

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

Genforsikrings-Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 6 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316. Telegr.-Adr.: „REASSURANCE“

Forsikringsaktieselskabet „National“

København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige, faste Præmier

Hovedkontor: Nørrevoldgade 15
Telefon 7565. Telegram-Adr.: „Nation“.

H. P. HAGELBERG.

Konsulent i Skibs- og Søfartssager. — Havariløgent.
Sø-Assurance-Expert.

Assistance tilbydes i Strandings- og Havnritilfælde, samt ved Søforklaringer etc. Endvidere ved Kontrahering, Vurdering, Køb og Salg af Skibe. Tilsyn føres med Skibe under Nybygning og Reparationer.

Bopæl: 13, Nordre Frihavsgade, København. Telegram-Adresse: BERGHAGEL, KØBENHAVN. Telefon Øbro 3408 x.

R. Møllers Skibsværft.

Telefon 246. Faaborg. Telefon 246.

**Nybygning og Reparation
af Træskibe.**

**Patent-Ophalingsbedding for
450 Tons Egenvægt.**

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. —

Skibs-

Provierteringshandlere.

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.

Bjærch-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 Ladeplass. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eftf.) Telf. 208.

Aarhus. Sophus E. Johnsen. Tlf. 2859 & 2879. Tlfgr.-Adr.: Sejus. Breve til min Adresse leveres straks ved Skibs Ankomst. Motorbaad til Rheden.



Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat. Natsignaliseringslamper.

Axel Carlsen

Skibshandel ved Toldbodvejen, AALBORG. Telegr.-Adr.: Axel Carlsen. Telefon 707.

Skibsmægler

C. V. Petersen,

Telf. 149 Svendborg Statstelef. 10 Dampskibsagent

Hans Nielsen

Skibsproviantering Aarhus.

A. Veltheim,

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

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent

Telefon 58 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler. Søborg & Benthin's Eftf.

Dam & Svensson, Skeppsmåklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER. Befragtnings- & Havariagenter. **RANDERS.**

Telegr.-Adresse: „Broker“.

Statstelefon Nr. 9. Telefon Nr. 70.

P. Jørgensen & Co., Korsør.

Telegramadr.: „Jørgensen“.

— Skibsmæglere. —

Telefon 6 & 16.

Statstelefon 11.

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

Jens Philipsen Statsaut. Forhyring Havnen 13. Telefon 732. Horsens.

I. P. Carstensen, Skibs- og Baadebyggeri,

KORSØR (etabl. 1872) anbefaler sig med Levering af alle Slags Baade.

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22. Kun absolut første Klasses Skibsproviant. Telefon: CENTRAL 4140.

ZOOB. HAVE

i København køber gerne for den brugbare Dyr.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn. Telegr. Adr.: Harkristensen.

Overretssagfører E. Moltzen

Odense Retssager (sp. So- og Handelssager) og Handelsinkassation.

Overretssagfører Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K. Retssager (sp. Søsager).

Put

en Kasse »Svendborg Bockøl« ned i Proviantrummet, saa har De stedse et godt holdbart og sundt Glas Øl at byde Deres Venner, hvor paa Kloden, De end kommer.

Maskinskrivning.

Metodisk Undervisning i Maskinskrivning Kursus 5 Kr. Vesterg. 27. Tlf. 6038—8034.

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlf. Adr.: Tonnage. Telefon: 3224. 3244.

CHRISTIAN THEIL

Mindegade 1, Aarhus, anbefaler alle Sorter Skibsbrød af prima Kvalitet. Bedste Brød. Største Rabat

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING Kjøbenhavn.

Stort Lager af tørdrygede Kjemikalier.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning, Telt. 6. Dragør. Telt. 6. Motorbaade er altid i Seen. Fri Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres. Prislister sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at Staten autoriseret Forhyringsagent Slotsgade 33, Aalborg. Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotsbyrting“.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie Galvaniseringsanstalt AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

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.

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til D. F. D. S.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.



Utzon & Stegmann, Skibsmæglere. Aalborg.

Telegr.-Adr.: UTZON. Telefoner: 2200 - 2075. Statstelefon 2.

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 Ankerspill 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.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift — Solid — Driftssikker.

5—100
HK

A/S „VØLUND“.
Blegdamsvej 32. København N.

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 omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petilinie à 45mm Bredde 30 Øre.
Anden Side og Siden efter Tekst pr. Petilinie à 45mm Bredde 25 —
De øvrige Sider pr. Petilinie à 45mm Bredde 20 —
Moderation for 5 Gange 13 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).

Aarhus mekaniske Værksted
Alle Slags Skibs- og Maskinreparationer
samt Kedelrensning udføres.
Fredensgade 16. Telefon 3950.

A. WILSON, Kobbersmedie
Alt Skibsarbejde udføres.

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

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og
midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværks-
arbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved
Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,
Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,

Telef.: 6817 6818 Grønningen Nr. 1 — Kjøbenhavn. Ekspertlager
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. Hægs 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
Sofartaafdeling.

Laboratorium: Bopæl:

Kongens Enghave. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal
Telefon 6831. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Horn 2353.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassee Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassee Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

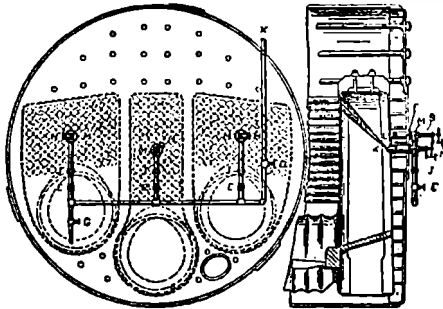
Nr. 40

Kjøbenhavn, Torsdag den 7. Oktober 1918.

22. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS

Billige i
Anskaffelse.



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskanimer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Hændling og uden at behøve at sætte Høkkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Sæden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower fem Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Bløser 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
Petrograd. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



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

Palle Sørensens Eff.
Sølvtorvet 4.
Telf. Øbro 1515 y.
Største Udvalg af Skibsure.
Se-, Rejse- & Teaterkikkerter,
Briller & Pinocnez m. m.



AKTIESELSKABET HOLZAPFEL-SELANDIA

Compositioner

Jern, Staal og Træskibsbunde.
Leverandør til Flaaden.

Indregistreret



Varemærke

Rustbeskyttende Farve

Bunkers og Lastrum.
Leverandør til Statsbanerne.

Kontor: Toldbodvej 7, Kjøbenhavn.

Telegramnr.: „HOLZANDIA“.

Telf.: 5801. Palæ 2256.

Fabrik: Øresundsvej, Amager.

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, 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“.

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.

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-Løvebander



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 ill. Fagel behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

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

Telefoner 9286 10286	Aktieselskabet	Telegr.-Adr. »Bunker- depot.»
KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT Toldbodvej 15.		
Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition. ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.		

Telefon 513	Aktieselskabet	Telegr.-Adr. »Bunker- depot.»
HELSINGØRS BUNKERKUL DEPOT.		
Prima Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat til Dagens billigste Priser.		

C. K. HANSEN.
KØBENHAVN.

.: DAMPSKIBSRHEDER .:

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.
BEFRAGTNINGSFORRETNING.
Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dampskibsselskaberne
VULCAN og MERCUR
Telefon 5459. Telegramadresse: „Canus“.
Korresponderende:
Reder N. P. Nielsen,
Herluf Trollesgade 28.

A. O. ANDERSEN & Co.
Copenhagen & Christiania.

Telegr.: Pacao { Copenhagen. Teleph. { 5836 Copenhagen.
 { Christiania. { 19369 Christiania.

STEAMSHIPOWNERS-AGENTS
Chartering - Clearance - Average.

P. Brown jun. & Co.
Dampskibsrederi * Dampskibsagentur.
Amallegade 43. — Telegr.-Adr.: »Brown«. — Tif. C. 278.

Knud Degn. Raadgivende Ingeniør, cand. polyt. M. Ing. F.
projekterer og leder Udtørelsen af alle Slags
Havne- & Uddybningsarbejder
Kontor: Havnegade 55¹, København K. Telefon 351.

DEMAG



**Losse- og Transport- anlæg,
Havnekraner,
Wagontippere,
Selvgribere.**

REPRESENTANTER:
Edwards & Rasmussen
INGENIØRER.
København B, Vestergade 3.
**DEUTSCHE MASCHINENFABRIK A-G
DULSBURG**

H. NIELSEN
1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags
Skibsreparationer.
Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

WIESE & Co., LISSABON.
SKIBSMÆGLERE & SALTEXPORTØRER.
Bunker Kul. (Største flydende Kullager). **Billigste Priser.**
Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).

Telefon 5430. **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Freights“.

Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERGADE 2.



K. F. MARSTRANDS EFTF.
BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1838
HELINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clearance.
Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Ileden eller Havnen.
Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 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. 2. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Handelsministeriet betræffende et paa Foranledning af Ministeriet for offentlige Arbejder udarbejdet Udkast til »Vejledning vedrørende Søkablers Beskyttelse«. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Samme med et af den 2. Ædrueghedskommission udarbejdet Udkast til Forslag til Lov, hvorved der paalægges Personer og Selskaber, der driver Næring med stærke Drikke, at give det statistiske Departement visse Oplysninger. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra Samme med Andragende fra den paa Strynø den 14. Januar 1894 fødte Peder Dam Hansen om Fuldmyndighedsbevilling. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra Samme med Meddelelse om, at den svenske Regering i Følge Meddelelse i Bladene har opfordret svenske Rederier til, under Hensyn til de i den senere Tid forefaldne Prajninger af Fartøjer fra Luftskeibe, at forsyne deres Skibe med Nationalitetsmærker, anbragt paa en saadan Maade (f. Eks. paa Dækshuse, Luger, Dækslast etc.), at de er synlige ogsaa for Luftskeibes Mandskab. Skrivelsen toges til Efterretning.

5. En Skrivelse fra Samme med Meddelelse om, at der er givet Tilladelse til Oprettelse af en Radiotelegrafstation om Bord i Motorskibet »Australien« tilhørende Det østasiatiske Kompagni. — Skrivelsen toges til Efterretning.

6. Udenfor Dagsordenen vedtoges det paa Forslag af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Repræsentanter at henstille til Marineministeriet, at der foretages visse Foranstaltninger til Forebyggelse af Faren for Sejlskibene forbi det Syd for Drogden udlagte tyske Minefelt.

Kjøbenhavn, den 7. Oktober 1915.

Den 24. September har den tyske Marine beredt vor Søfart, især Sejlskibsfarten, en meget ubehagelig Overraskelse, ved ud for den sydlige Indgang til Sundet at udlægge et Minefelt tværs over Farvandet SØ. for Drogdens Fyrskib, saaledes at Minefeltets nordlige Grænselinie gaar omtrent parallelt med Amagers Sydkyst i en Afstand af noget over tre Sømil fra denne. Anledningen til Udlægningen af dette Minefelt maa formentlig søges i den Antagelse, at engelske Undervandsbaade gennem Flinterenden er gaaet ned i Østersøen, hvilken Antagelse jo ogsaa finder Bekræftelse ved den engelske Undervandsbaad U. 13's Stranding paa Saltholmens sydøstlige Flak. Minefeltets nøjagtige Beliggenhed er bekendtgjort i den med dette Blads Nr. 39 følgende Gengivelse af »Efterretninger for Søfarende«. I samme meddeles det, at der ved tysk Foranstaltning stationeres to Lodsvagtstationer, henholdsvis c. 1 Sømil Øst for og c. 1½ Sømil SV. for Drogdens Fyrskib, hvis Anvisninger Skibene ubetinget maa følge, naar de ikke vil udsætte sig for betydelig Fare. Desuden vil et Sømærke med sort Stage og Timeglas paa Toppen blive udlagt paa Linien mellem Tokosten paa Aflandshage og Drogdens Fyrskib i 1½ Sømils Afstand fra dette.

Disse Foranstaltninger viser jo, at man ogsaa fra

tysk Side nærer det Ønske, at udsætte den neutrale Skibsfart for saa lidt Fare som mulig paa dette Punkt, hvad der jo meget maa paaskønnes. For Dampskibenes Vedkommende kan de trufne Foranstaltninger maaske ogsaa siges at være nogenlunde fyldestgørende, men at dette ikke er Tilfældet for Sejlskibenes Vedkommende, er jo allerede klart bevist ved den sørgelige Ulykke, der kun fire Dage efter Minefeltets Udlæggelse er hædet den danske tremastede Skonnert »Veset«. Denne, der med sydvestlig Vind forsøgte at krydse sig Syd paa gennem det smalle sejlbare Farvand, som Minefeltet levner, og som under en stormende Regnbyge blev drevet ind i dette, blev dér ramt af to eksploderende Miner, saaledes at den i Løbet af faa Øjeblikke gik til Bunds, medens en af dens Mandskab blev lettere saaret og dens Fører nu ligger paa Hospitalet med et brækket Ben og andre Skrammer. At der trods al mulig Forsigtighed vil indtræffe flere alvorlige Ulykker ved dette ny Minefelt, hvis der ikke træffes mere betryggende Foranstaltninger til Forebyggelse deraf, maa i høj Grad befrygtes; navnlig vil Krydsning ud eller ind gennem Løbet rumme en alvorlig Fare for Sejlskibene, idet der jo paa en Distance af to til tre Sømils Længde ikke er levnet dem mere end c. én Sømil Bredde til at krydse paa.

Da dette Farvand befærdes af et betydeligt Antal danske Skibe, og især af mindre Sejlskibe, og nu for Tiden danner den eneste fri Vej for disse herfra ned til Østersøen, vil mere betryggende Sikkerhedsforanstaltninger fra Statens Side være en uafviselig Nødvendighed for at sikre vor Sejlskibsfart paa denne Rute. Hvad der i denne Retning er paakrævet, vil i første Række være et Par Vagere, anbragt saa nær som muligt ud imod Grænsen af vort Søterritorium, parallelt med Amagers Sydkyst, saaledes at ethvert Skib, der holder sig mellem disse og Amagers Kyst, ved sig sikker for Minefeltet. Dernæst bør Staten for sin Regning stationere en Bugserbaad paa dette vanskelige Sted, hvor al Sejlads kommer til at foregaa udelukkende paa dansk Søterritorium, saaledes at de Sejlskibe, som har Modvind, kan blive bugseret gennem dette smalle Farvand. Omkostningerne ved disse Foranstaltninger kan ikke blive meget betydelige og vil i al Fald blive forsvindende imod de Tab og Ulykker, som ellers vil blive paaført vor Skibsfart. Det er os bekendt, at Sejlskibsrederernes Ønsker i høj Grad gaar i Retning af saadanne Foranstaltninger, som her er antydte, og at disse Ønsker har faaet en varm Tilslutning fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Forbud mod Skibssalg til Udlandet. Efter hvad vi erfarer, har Indenrigsministeriet igaar — efter Forhandling med Handelsministeriet — udstedt Forbud mod Salg til Udlandet af danske Skibe i Henhold til § 1 i den midlertidige Lov af 7. August 1914 om Regulering af Prisen paa Levnedsmidler og Varer. Det er herefter indtil videre forbudt under nogen Form at afhænde Skibe, der er optaget i det danske Skibsregister, eller for hvilke der er udstedt midlertidigt dansk Nationalitetscertifikat, til Udlandet (udenlandsk Statsborger, udenlandsk Firma o. s. v.).

Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet modtager i Overensstemmelse hermed indtil videre ikke Anmeldelser om Udskiftelse af Skibsregistret.

Paabudet træder straks i Kraft.

Fremmedloven i England og Søfolkene. Del norske Generalkonsulat i London indberetter til Udenrigsdepartementet:

Som allerede indberettet af den herværende norske Legation indeholdt den saakaldte »Aliens Restriction« (seamen) Order, 1915« Bestemmelse om, at Sømand ved Ankomst til en britisk Havn maatte være i Besiddelse af Pas eller et andet Dokument, der viste hans Nationalitet, ligesom de ogsaa under visse Omstændigheder havde en Pligt til at lade sig registrere. Nævnte »Order« traadte i Kraft den 15. September.

Art. 1 i denne »Order« bestemmer, at en Skibsfører eller en af Mandskabet, naar Skibet ankommer til britisk Havn, ikke kan gaa i Land, med mindre han er i Besiddelse af et Pas, som ikke er ældre end to Aar, eller et andet Dokument, der paa en fyldestgørende Maade godtgør hans Nationalitet eller Identitet. Vedkommendes Fotografi maa være paaklæbet Passet eller Dokumentet. Da imidlertid en Skibsfører eller Mandskabet i Almindelighed ikke er i Besiddelse af Pas, har man bestemt, at der i al Fald foreløbig kun skal forlanges et Certifikat, udstedt af vedkommende Konsul paa Stedet, indeholdende Oplysning om Sømandens Nationalitet. Der er derfor blevet givet Instruktioner om, at en Skibsfører og hans Mandskab kan faa midlertidig Tilladelse til at gaa i Land for at kunne erholde et saadant Certifikat af sit Lands Konsul.

Artikel 2 i samme »Order« bestemmer, at en Skibsfører eller en af Mandskabet, saafremt Skibet ligger i Havn mere end 24 Timer, skal anses for bosiddende indenfor det Omraade, hvor Havnen er beliggende og være underkastet Bestemmelserne i Artikel 19 i »Aliens Restriction (Consolidation) Order, 1914«, med Forpligtelse til at lade sig registrere. Skibsføreren skal snarest mulig give Underretning til vedkommende Registreringsmyndigheder om de Sømand af fremmed Nationalitet, som han maatte have om Bord.

I Følge Udenrigsministeriets Bestemmelse er Artikel 1 og 2 gjort gældende for følgende Byer:

Aberdeen, Amble, Belfast, Blyth, Boston, Bristol (inklusive Avonmouth og Portishead), Brixham, Cardiff (inklusive Barry Dock og Penarth), Cork (inklusive Queens-town), Dartmouth, Dublin, Dundee, Fleetwood, Greenock, Hull, Inverness, Ipswich, Kings Lynn, Liverpool, Llanelly, Londonderry, Lowestoft, Middlesbro, Newcastle on Tyne, Newport Mon), North Shields, Plymouth, Poole, Portsmouth, Port Talbot, Seaham, Southampton, South Shields, Stockton, Sunderland, Swausea, West Hartlepool (inklusive Hartlepool), Weymouth, Wick, and Yarmouth.

For følgende Byers Vedkommende vil kun Artikel 1 gælde:

Falmouth, Glasgow, Goole, Manchester,
(Norg. Hand. og Sjøft.).

Ny Rederier. I Følge »Børsen« er der fornylig blevet dannet to ny Dampskibsselskaber her i Byen. Det ene er Aktieselskabet Atlanterhavet, hvis administrerende Direktør er Hr. O. J. Eskildsen, der under Krigen er kommet hertil fra Rusland, hvor han tidligere har været Agent i Riga for Northern Steamship Co. Selskabets Bestyrelse bestaar foruden af Rederen af d'Hr. Skibsmægler Wonsild (af Firmaet Wonsild & Son) og K. E. Knudsen. Selskabet har købt fire store Skibe, nemlig »Cassiopeia«, 6.250 Tons d. w., bygget i 1899, for 1,365,000 Kr., en norsk Dampner »Ronald«, 4.600 Tons d. w., indkøbt for 800,000 Kr., Dampneren »Hillerød«, 4.500 Tons d. w., købt for 650,000 Kr. samt endelig den 4,750 Tons d. w. store Dampner »Odysseus«, der er indkøbt for 746,000 Kr. Desuden er Selskabet efter Forlydende for Tiden i Underhandling om Køb af endnu et Par store Dampere. Det er saaledes en ret betydelig Virksomhed, der her er indledet. Selskabet er da ogsaa

stiftet med en anelig Kapital, der foreløbig er ansat til 3 Millioner Kroner.

Dampneren »Cassiopeia« blev for godt et halvt Aar siden solgt til et Rederi i Kristiania for 750,000 Kr. og senere til Stavanger for godt 300,000 Kr. mere. Den afgiver saaledes et Eksempel paa de i den senere Tid enormt stigende Skibspriser. Dette Skib har imidlertid fornylig været »time chartered« og har haft en Fragt paa £ 5,500, eller c. 100,000 Kr. pr. Maaned.

Det andet Dampskibsselskab, som er stiftet her i Byen, har antaget Navnet Pacific. Dette Selskabs korresponderende Reder er Kaptajn L. R. Schmidt, der tidligere var Fører af den Kampmann & Herskind tilhørende Dampner »Cyrus«. Ogsaa denne Dampner har haft en særdeles interessant Udviklingshistorie; den ejedes oprindeligt af Dampskibsselskabet Skandia, der solgte den til Kampmann & Herskind for 340,000 Kr., den blev imidlertid torpederet den 2. Juni d. A. og var krigsforsikret for 537,000 Kr. Dette er altsaa for saa vidt en betydelig Avance, men dog kun lidt i Forhold til, hvad et Skib af denne Størrelse (2,375 Tons d. w.) i Øjeblikket er værd. Prisen for en saadan Dampner ligger nu for Tiden snarest omkring 800,000 Kr.

I Bestyrelsen for Pacific er indtraadt, foruden den bestyrende Reder, Kapt. Schmidt, Grosserer Valenr og Generalkonsul Pay samt Kapt. P. Brinch. Aktiekapitalen er 400,000 Kr., og Selskabet begynder Virksomheden med et Skib, nemlig den græske Dampner »Acne«, der er bygget i 1896 og er 3,700 Tons d. w. stor.

Endelig er der ogsaa i de sidste Dage stiftet et nyt Selskab ved Navn Aktieselskabet Elise i Helsingør. Dets Reder er Hr. Randerup, og det begynder Virksomheden med en Skonnert paa 220 Tons, der er købt for 13,000 Kr

Skibsfartens Fortjeneste og dennes Anbringelse i ny Tonnage. I en Artikel om Skibsfartens Kaar under Krigen fremsættes der i »Times« følgende Betragtninger, der under de forhaandenværende Forhold, paa sin Vis, ogsaa har Ærinde til de neutrale Landes søfartsinteresserede Kredse.

Efter nogle Bemærkninger om den engelske Skibsfarts Fortjeneste under Krigssituationen, der af nærliggende Grunde ikke har kunnet holde Maal med de neutrale Landes, hedder det blandt andet:

Utvivlsomt vil man, hvis Forholdene tillod det, anbringe en hel Del af de Kapitaler, der nu indtjenes, i nybygget Tonnage. Men eftersom Værfterne som Regel ikke kan give nogensomhelst Garanti med Hensyn til Tidspunktet for Levering, holder Skibsrederne sig ganske naturligt tilbage fra at placere Ordre til de meget høje Priser, der nu forlanges. Saa snart der kan gives Garantier i saa Henseende og Priserne bliver lavere, vil der imidlertid blive et Kapløb om Bestillinger.

Betydningen af en stor Handelsflaade har aldrig været tydeligere end nu, hvor ganske vist de store tyske Handelsdampere ligger ledige i Havn, medens deres Redere haaber paa at kunne sætte dem i Drift efter Krigens Afslutning og lade dem tage Konkurrencen op med den engelske Handelsflaade. I tidligere Tid bebrejdede man ofte de engelske Rederier, at de uklogt anbragte deres Overskud i ny Skibe, hvilket skulde være medvirkende til en almindelig Værdiforringelse af Tonnagen. Den Betydning, denne Fremgangsmaade har haft for Landet i Krigstid, værdsættes maaske endnu ikke fuldtud af alle. Men sikkerlig har det aldrig nogensinde været saa berettiget som nu at anvende de indtjente Kapitaler til Fremskaffelse af ny Tonnage, saa snart Værfterne kan paatage sig Arbejdet.

Skodder i Skibe. I en Artikel i »Engineering« fremsætter en Indsender, Mr. W. Hovgaard, følgende Lære, som kan uddrages af »Lusitania«-Ulykken:

1. At tværskibs Inddelinger maa anses som del fundamentale ved Planlægningen af alle Skibe. Handelsskibe saavel som Krigsskibe, simpelthen fordi den langskibs Stabilitet altid er meget større end den tværskibs. i søgaaende Skibe henved hundrede Gange saa stor.

2. At langskibs Inddelinger i høj Grad er farlige, paa Grund af den ringe tværskibs Stabilitet i alle almindelige Skibe, og derfor kun bør benyttes, hvor det er undgaaelig nødvendigt.

3. At alle Siderum enten bør være saa smaa, at deres krængende Virkning, naar de er fyldt med Vand, er uden Betydning, eller, hvis dette ikke kan lade sig gøre, f. Eks. i Krigsskibe, saa bør de sættes i en fast Forbindelse med tilsvarende Rum paa den anden Side af Skibet, saaledes at den krængende Virkning ophæves automatisk. Samtidig bør der være truffet Foranstaltninger, der gør det muligt at pumpe Vand ind i Siderummene. I Handels-skibene bør Sidebunkers eller andre langskibs Rum, af en saadan Størrelse, at de kræver de nævnte Foranstaltninger, slet ikke tillades.

Den svenske Linie mellem Göteborg og New York. Fra New York skrives til engelske Blade, at man i svenske Kredse i New York er meget interesseret i den ny svenske Linie, som skal oprettes mellem Göteborg og New York. Diskussionen drejer sig om Muligheden af enten at købe Skibe fra amerikanske Selskaber eller lade bygge ved et amerikansk Værft. At købe nogle af de oplagte tyske Dampere er udelukket, da disse vil blive kapret af Engelskmændene. Hr. Lokrantz, Direktør for det svenske Handelskammer i New York, meddeler, at en større Del af Aktiekapitalen i det ny Foretagende er tegnet af Svenskere i Amerika. Kapitalen er tænkt sat til 10 Millioner Kroner, og deraf skal allerede 8 Millioner være tegnet. 50 pCt. af den tegnede Kapital forfalder 15. Oktober 1915, 25 pCt. 15. Marts 1916 og 25 pCt. i Juli 1916. Hr. Lokrantz mener, at Linien nu er sikret, og at Ruten vil tage sin Begyndelse, saasnart man har sikret sig passende Skibe fra neutrale Stater; dette kan ske snart, men det kan ogsaa trække ud i længere Tid, hvis det bliver nødvendigt at bygge Skibene.

Den oprindelige Plan gik ud paa at begynde med to store Dampere i 1915 og to i 1916, men saa kom Krigen, og Foretagendet blev udsat.

Passerede Vrag. Kapt. L. Hansen, Dpsk. »Petrine Hansen« af Thuro, meddeler, at han den 29. September paa 56° 42' N. Br. 3° 35' Ø. Lgd. passerede Vraget af et Jernskib; hele Rigningen var faldet, kun Bøvsprydet var endnu helt. Paa Agterenden kunde læses »Ellen«, men ellers intet, da Malingen paa Pladerne var brændt af. Vraget laa farligt for Ruten Skagen—Færø Island.

Samtidig meddeler Det forenede Dampskibsselskab, at det fra Føreren af Selskabets Damp »Tyr« den 2. ds. har modtaget en Rapport af følgende Indhold:

Den 1. ds. Kl. 2 Morgen paa 57° 35' N. Br. 6° 25' Ø. Lgd. passeredes tæt om et større brændende Sejlskib, og samtidig saas to andre brændende Fartøjer c. 12 à 15 Sømil m/v N. t. V. for dette Sted. Der holdtes skarpt Udkig for mulig at se noget til Baade med Besætninger fra disse brændende Skibe, uden at man dog opdagede nogen; men da der paa samme Tidspunkt saas flere med- og modgaaende Dampere i Farvandet, formodes det, at disse har optaget Besætningerne.

Burmeister & Wain har i disse Dage afsluttet Forhandlingerne med Kjøbenhavns Bunkerkul Depot om Køb af den Del af dets Plads, der ligger Nord for Refshaleoen. Til en Del af dette Areal har Det danske Petroleumsselskab Lejeret, og herom forhandles

endnu. Det er i Følge »Natt.« Meningen paa det nævnte Areal at lægge to Beddinger, 500 Fod lange med Udlob til selve Reden. Man vil derefter gaa i Gang med de forlængst projekterede Udvidelsesarbejder mod Øst. Endelig vil en Del Bygninger blive nedrevet og genopbygget. Omkostningerne anslaaes til c. 3 Mill. Kr., men man haaber til Gengæld at kunne sætte Arbejdsydelsen op til det dobbelte.

Brændt dansk Skonnert. Firmaet Svendsen & Christensen meddeler: I Følge et Telegram fra Dampere »H. C. Andersen« er denne indkommet til Tyne og har medtaget Besætningen fra dansk Skonnert »Ellen Bentzen«, der er brændt i Nordsøen. Skibet tilhørte Skibsreder Hans Petersen, Marstal.

»Ellen Bentzen« var paa Rejse fra Helsingør til England med Sveller. Den var bygget i 1914 i Holland, maatte 150 Brutto-Tons og var assureret i Krigsforsikringen for danske Skibe. Skonnerten førtes af Kaptajn Christensen, Ommel.

Neutralitetsmærker, som er synlige for Luftskibe. Sverigs Rederforening raader sine Medlemmer til at lade sine Skibe forsyne med Neutralitetsmærker, anbragt paa Dækshuse, Luger eller Dækstlast, saaledes at de er synlige for Luftskibe.

Disse Mærker bør stemme overens med dem, der anvendes udenbords og vil nemmest kunne males direkte paa Dækshustage eller paa Presenninger, som kan fæstes paa Luger eller Dækstlast.

Russiske Toldnedsættelser. Efter hvad en Beretning fra det svenske Konsulat i Petrograd meddeler, tiltaas der for Tiden Lempelser i Toldafgifterne for forskellige Varer, som indføres til Rusland.

Af saadanne Varer kan anføres: Visse Metalvarer, Forbrændingsmotorer, kemiske og farmaceutiske Artikler, Værktøjer for Fabrikker, Haandværk og Jerntilvirkning, Landbrugsmaskiner og -Redskaber, Papir, Hatte o. s. v.

Stødt paa en Mine. Nakskov, 2. Oktober. Ved den sydvestlige Kyst af Lolland er i Formiddag ved 11-Tiden Motorjagten »Solva«, Skipper Carl Albert Jensen af Nakskov, paa Rejse fra Nakskov til Rødby med Majs, stødt paa en Mine og sunket. Skipperen, der var ene om Bord, druknede. (Ritz. Bur.).

Rapporteret Skib. Det forenede Dampskibsselskab meddeler: Fra Føreren af Dampskibet »Nordjylland« har vi den 2. ds. modtaget Meddelelse om, at Skibet den 29. September Kl. 4 Em. paa 55° 56' N. Br. 0° 10' V. Lgd. passerede Skonnerten »Urania« af Svendborg, med Signalbogstaverne N. P. J. Q. Skonnerten, der under en stiv N. N. østlig Kuling styrede bidevind Nord-vest over, meldte »Alt vel« og ønskede sig rapporteret.

Allinge Havn. Allinge, 4. Oktober. En orkanagtig nordøstlig Storm har raset siden i Aftes. Allinge Havns Entreprenører har lidt betydeligt Tab, idet Glacis og Brølagning endnu ikke var færdig. Yderkajens Vestside med Friholderværk og Bagmur og en stor Stenbunke paa Enden af Molen er styrtet ned i Indløbet, hvorved Havnen bliver ufarbar for større Skibe i længere Tid. Trafiken maa aller henvises til Hammerhavnen.

Handelsministeren har den 5. ds. paany forelagt Lovforslagene om Navigationsundervisningen og Søværningen i Landstinget, i den Skikkelse, i hvilke de i sidste Samling blev vedtaget i Folketinget.

Fremmede Søfolks Adgang til franske Havne. Fra Handelsministeriet har Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart modtaget Meddelelse om, at i Folge en af Udenrigsministeriet fra den hæværende franske Gesandt modtaget Note har den franske Regering besluttet at foretage visse Forholdsregler sigtende til fremtidig at forebygge Ulemper, der er opstaaet som Folge af, at fremmede Søfolk efterlades i franske Havne. Landsætning af saadanne Søfolk skal herefter ikke kunne finde Sted uden mod betryggende Garantier og navnlig ikke uden Samtykke fra det franske Grænsepoliti. Saafremt Søfolk af fremmed Nationalitet desuagtet landsættes i Frankrig, vil de paagældende være at anse som havende overtraadt Forbudet mod deres Ophold i Frankrig og udsætter sig for deraf flydende Vanskeligheder med Politimyndighederne.

For at undgaa, at saadanne Vanskeligheder opstaar for danske Søfolk i den kommende Tid som Folge af Ukendskab til de trufne Bestemmelser, har Gesandten efter sin Regerings Ordre anmodet om, at disse kan blive bragt til alle danske Skibsføreres Kundskab, der fører Skibe, som anløber Frankrig.

Lodsdirektøren meddeler:

Den ledige Lodsplads ved Svendborg Sunds Lodseri vestre Station skal foreløbig ikke besættes, men Lodseriet antager midlertidig en Hjælplods til at besørge de forefaldende Lodsninger.

Fragtmarkedet.

Højt som Fragtniveauet var for en Uge siden er der indtraadt yderligere Stigning de sidste Dage paa flere Kanter og det endda meget betydelige Stigninger, saaledes bl. a. i Kulfragterne saavel fra Østkysten som fra Wales. Det drejer sig her om mange Shillings pr. Ton, f. Eks. fra Wales til Vestitalien er Raten steget fra 32/6 til 40/ à 42/6, til Atlanterhavsoerne fra 20/ à 22/6 til 30/, til River Plate fra 30/ til 40/, og der er et godt Begær efter Tonnage. Fra Tynen til Vestitalien kan nu ogsaa faas 40/ à 42/6, til Bordeaux 25/ og lignende fortrinlige Rater. Endvidere er Kornraten fra Nordstaterne meget fast og er sprunget mindst et Par Shillings op pr. Qr. til U. K. og Vestitalien, hvortil der nu henholdsvis antagelig kan faas omkring 12/ og c. 14/ pr. Qr. Til Skandinavien hydes 13/ pr. 15. Decbr.—15. Januar, men rimeligvis maa mere betales for at staa Maal med Raterne i anden Retning. Alt ialt ligger Markedet helt igennem overordentlig fast, og fragtfri Tonnage holdes meget stramt af Rederne. Blandt de sidste Befragtninger nævner vi:

Østen. Sukker fra Java 40/ til Australien (7.800 T.), Oktober—November. Paa Dødvægtbasis 67/6 Kalkulta/udsøgt Havn U. K., Oktober. Manganerits 50/ Bombay/Manchester, November.

Middelhavet. Bomuldsfrø etc. Aleksandria/Hull 25/ pr. 60 Kbf., 15. Oktober—15. November. Erts 15/3 Talanta Kanalen/West Hartlepool (4.800). Salt fra Trapani, Tunis eller Torreveija c. 25/ Norge, nordl. Kristiansund, prompt. Erts Bilbao 12/5 Glasgow, 13/ à 13/6 Middlebro (3.000), 12/6 Santander/Tynedock (1.600), 12/6 Bordeaux/Bristol Kanalen (1.000).

Nordamerika. For Olje eller Petroleum fra Filadelfia noteres 14/ à 15 /til Kjøbenhavn eller Göteborg, November. Korn fra Northern Range 12/ à 12/6 til U. K., c. 14/ Vestitalien, November, 13/ à 13/6 Skandinavien pr. December—Januar. For Havreladning betales 8/10½ Vestitalien, November. Bomuld 145/ à 150/ Galveston/Liverpool, 180/ à 190/ Le Havre, Oktober—November. Paa Netto Charter fra Golfen betales 62/6 Vestitalien pr. Oktober/November omkring 65/ til Skandinavien. Timecharter 17/ à 18/ Dødvægt for store Baade, 6 Maaneder, Levering og Tilbagebetaling U. K.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen 57/6 à 60/ U. K., 65/ Rotterdam, 84/ à 85/ Skandinavien, alt pr. Oktober—November eller December. Fra Nitrat-Havnene i Chili 77/6 Wladiwostock, December.

Østersøen og Hvidehavet. For D. B. B. noteres 87/ Haparanda/Tyne, Fres. 200 Calais, 87/ Piteå/Hull, 97/6 Umeå/London, 110/, Liverpool, 115/ Manchester, Fres. 225 Tunis, 82/ Hernösand/Hudiksvall/Hull eller Westhartlepool, 87/6 Nederkaliz/London, 82/6 Söderhamn/Hull, 82/6 Sundsvall/West Hartlepool, 92/6 Ipswich, Fres. 170 à 175 Norrköping/Calais, Fres. 180 à 185 Piteå/Skellefteå/Nordfrankrig.

Kulfragterne. Fra Østkysten til Danmark 12/6 à 14/ for c. 2.000 Tons Baade, alt efter Destination og Ekspedition, c. 15/ til Østsvrig, 19/ Rouen, 25/ Bordeaux, 35/ Malaga, 40/ à 42/6 Vestitalien, 42/6 Cannes, 28/ Atlanterhavsoerne. Fra Wales c. 22/ Lissabon, 24/ à 25/ fransk Atlanterhavshavn, 40/ à 42/6 Genua etc. Fres. 42—45 Algier, 30/ Atlanterhavsoerne, 40/ River Plate.

Skrevet den 5. Oktbr. 1915.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge Vest paa tilbydes der vedvarende Fragter nok for den fragtledige Tonnage til uforandrede faste Rater for skaaren Trælast og andre Varer, medens Fragten for Propplaster er yderligere højere, men paa Grund af Krigsfaren og de høje Præmier afholder Rederne sig fra at slutte disse Laster. Danmark har vedvarende kun Cement og gammelt Jern, medens Bottenhavene har Ladninger nok saavel til Storbritannien som til Danmark. Østnorge har forskellige Træ-, Is- og Feldspathlaster, hvoraf Trælaster paa Grund af den større Risiko end fra Sverig betaler forholdsvis højere Rater.

Returfragter Vest fra ligger vedvarende matte ligesom det fremdeles er vanskeligt at erholde License til skandinaviske Havne, hvortil Raterne er 14 à 16 sh. pr. Ton Kul.

Angaaende de mindre Skibe er der fra Nordtyskland stadig en Del Laster fremme. Stettin noteres for Kul til Göteborg 10 Kr., Wismar ligeledes for Kul til Sydsverig 6¾ à 7 Kr., Rostock for Saltsten til Sundhavn 5 Kr. og Lübeck noget lignende foruden Koks til Norge 12 Kr. Sverig er meget sparsomt med Laster, og hvad der noteres er til lave Rater, saaledes fra Sydsverig til Stettin 3 Mk., Wismar, Rostock 4 Mk., Königsberg 7 Mk. Danmark er fra Provinserne lidt mindre livlig med Kornlaster end i forrige Uge, da Kornet kommer ret uregelmæssig frem: der sluttes ellers til omkring 15 Øre til andre Provins-havne. Kjøbenhavn er vedblivende gennemgaaende rolig, men har heller ikke megen fragtsøgende Tonnage disponibel: der sluttedes for Hvede til Svendborg, Vejle 14 Øre, Odense 15 Øre. Bomuldsfrøkrager til Østbornholm 4¼ Kr., Stubbekjøbing 4 Kr., Hørfrokager til Skive 4 Kr., Kolding 14 Øre. Nogen væsentlig Bedring er der just ingen Udsigt til, navnlig da der ikke ventes nogen videre Import af Foderstoffer i den nærmeste Tid.

Nybygninger, Køb og Salg.

Det ostasiatiske Kompagni har, efter Forlydende, solgt sine Dampere »Samui« og »Bintang« til Bergen for 2 Millioner Kroner. »Samui« reparerer ved Tynen efter Grundstodning ved Orkneyoerne og »Bintang« er afgaaet fra St. Thomas hjem. Begge Skibe maaler 2,859 Brutto Reg.-Tons.

Mægler Knakkegaard har solgt Motorjagten »Jens Riss« til det engelske Firma Adam Bromey for 80.000 Kr. Skibet, der er bygget 1913, vil blive alleveret i Aarhus, hvor det for Tiden losses.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Dampfartskibe 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“ udgaaar 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 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 mievlsende bagefter i Parentes), og de, der angaaer Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Kort Nr. 263. **Nordsøen, Nordlige Blad.** Maalestok 1 : 1 200 000 med Specialkort:
1) Fair Isle. 2) Pentland Firth. 1915. Pris paa Kortlæred Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.

Kort Nr. 264. **Nordsøen, Sydlige Blad.** Maalestok 1 : 1 200 000 med Specialkort:
1) Firth of Forth. 2) Leith. 3) Indløbet til Tyne. 4) Sunderland.
5) Humberens Munding. 1915. Pris paa Kortlæred Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.

Kort Nr. 267. **Isefjord.** Maalestok 1 : 60 000 med Specialkort: 1) Indløbet til Isefjord. 2) Hundsted. 3) Lynæs. 4) Nykjøbing. 5) Holbæk. 6) Frederiks-værk. 7) Frederikssund. 8) Roskilde. 1915. Pris paa Kortlæred Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.

Kort Nr. 274. **Store-Bælt mellem Sprogø og Langeland.** Maalestok 1 : 40 000. 1915. (Forløbig Udgave). Pris paa Papir Kr. 3,00.

Maaned-Udgaven af „Efterretninger for Søfarende“ for September 1915. Abonnementspris 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanednumre faas for 25 Øre paa Søkort-Arkivet.

Annulleret er:

Kort Nr. 163. Store-Bælt mellem Sprogø og Langeland. 1897.

Kort Nr. 179. Nordsøen, Nordlige Blad. 1898.

Kort Nr. 180. Nordsøen, Sydlige Blad. 1898.

Kort Nr. 258. Isefjord. 1913.

I. Østersøen.

1252. **Danmark. Æro S.-Kyst. Vøjsnæs-Bugt. Oplysning om Vrag.**

Vraget af Barkskibet *Hermes* ligger ikke som tidligere opgivet, men Dele af Vraget ligger c. 700 m NE. t. E. for Anduvningsvægen ved *Kloråby*. SSW. for disse Dele ligger den i 4 m Vand udlagte Vragvæger med grøn Stage og 1 grønt Flag. 54° 50' 50" N. 10° 33' 37" E.

Imellem den afmærkede Del af Vraget og *Langholm-Hoved* ligger 2 andre Dele af Vraget henholdsvis 600 m og 200 m fra *Langholm-Hoved*.

(Kort Nr. 157, 160, 238, 241, 243 og 251. Danske Lods Side 414 og 607. Søm.-Fort. Side 47 og 67.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/127. København 1915.)

1253. Sverrig. Oplysning om Fyr, Kyrskibe og Lystønder.

(„Underrøttelser for søfærende“ Nr. 39, Stockholm 1915.)

For Tiden (d. 30de September) er følgende Kyrstønder slukkede og følgende Fyr-skibe og udenskærs liggende Lystønder inddragne:

1. S-lige Lodsdistrikt.

Fyr: Fyrene ved *Ystad, Hanö, Godnäs, Utklippan* og *Ullingan*.

Lystønder: *Esten*.

Lystønder: *Esten*.

Fyr: *Ölands Södra Udde*.

Lystønder: *Ölands Södra Rev*.

(Se „Efterretninger for Søfærende“ Nr. 29/575. København 1915.)

1254. Sverrig. Sandhammaran E. Drivende Vrag.

Ifølge Telegram fra Lodskepjtajnen i *Malmö* er Vraget af en kærntret, trælastet

Skonnert den 4de ds. observeret drivende 7 Sm E. for *Sandhammaran* Fyr. Fyret: c.

55° 23' N. 14° 11¹/₄' E.

1255. Sverrig. Åhus. Løb midlertidig afmærket.

(„Underrøttelser for søfærende“ Nr. 39/699. Stockholm 1915.)

Et Løb, som ligger inden for 3 Sømilgrænsen ud for *Åhus*, og som har 5,6 m

Vand ved Middelvandstand, er afmærket som følger:

Paa Løbets E.-Side, 1) En Stage med Kost paa 55° 55' 08" N. 14° 24' 30" E.

2) En Stage med Kost paa 55° 53' 32" N. 14° 23' 15" E.

Paa Løbets W.-Side: 3) En Stage paa 55° 54' 20" N. 14° 24' 13" E. 4) En sort

Vager med 2 Balloner paa 55° 53' 26" N. 14° 22' 40" E.

Løbets Hovedretning anses for at være N.—S.

(Se „Efterretninger for Søfærende“ Nr. 49/1235. København 1915.)

1256. Sverrig. Ronneby. Grunde. Afmærkning.

(„Underrøttelser for søfærende“ Nr. 39/698. Stockholm 1915.)

Ved Opmåling er der fundet følgende Dybder ud for *Ronneby*:

Ved Løbet fra Søen forbi *Ekö* til *Ronneby*:

1) 6,2 m Vand paa c. 56° 07' 45" N. 15° 12' 28" E. 2) 7 m Vand paa c. 56°

07' 53" N. 15° 12' 50" E. 3) 5,4 m Vand paa c. 56° 09' 45" N. 15° 14' 41" E. 4) 6,4 m

Vand paa c. 56° 09' 15" N. 15° 15' 00" E.

Ved Løbet fra Søen til *Gökalf*:

5) 5,7 m Vand paa c. 56° 06' 40" N. 15° 18' 20" E. 6) 5,7 m Vand paa c. 56°

07' 15" N. 15° 17' 08" E. 7) 4,9 m Vand paa 56° 07' 19" N. 15° 17' 10" E. 8) 5,3 m

Vand paa c. 56° 07' 30" N. 15° 16' 45" E.

Ellébådan Grund, der er afmærket med en sort Vager med Ballon paa 56° 07'

50" N. 15° 17' 00" E., strækker sig med Dybder paa 4,6 m c. 250 m længere SW. efter

end vist i Specialkortet over *Ronneby* i *seneste* Kort Nr. 33, og *Kalvgårdsörens* Grund

strækker sig længere S. og E. paa end vist i samme Specialkort.

Stagen, som er udsat E. for 5 m Grunden paa 56° 07' 12" N. 15° 17' 06" E.,

skal snarest inddrages.

En Stage vil snarest blive udlagt E. for den ovenfor under 8 nævnte 5,3 m Grund.

Stagen: 56° 07' 30" N. 15° 16' 47" E.

(Kort Nr. 160 og 206.)

(Se „Efterretninger for Søfærende“ Nr. 38/914. København 1915.)

1257. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Landsort. Sømærke udlagt.

(„Underrøttelser for søfærende“ Nr. 39/697. Stockholm 1915.)

En Stage er udsat E. for en 6,6 m Grund S. for *Landsort*. 58° 44' 03" N. 17°

52' 39" E.

(Kort Nr. 205.)

(Se „Efterretninger for Søfærende“ Nr. 49/1118. København 1915.)

1258. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Viksten E. Lystønde udlægges midlertidig.

(„Underrøttelser for søfærende“ Nr. 39/714. Stockholm 1915.)

En sort Lystønde med hvidt Bælte paa *Fyrstakivet*, og som viser hvidt Et-Lyn

hver 3 s., vil snarest blive midlertidig udlagt E. for *Viksten* paa 58° 47' 20" N. 17°

57' 35" E.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1269. Island N.-Kyst. Hunafloi. Steingrimsfjorðr. Fyr tændt.

I *Steingrimsfjorðr* er følgende Fyr tændte:

1. *Grimsey* Fyr, 85 m 165° (misv. S. t. W. $\frac{5}{8}$ W.) fra den SW-lige Baake paa *Øen Grimsey* i Mundingen af *Steingrimsfjorðr*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Blink-fyr, der viser Et-Blink hver 10 s., Blink c. 1 s., Mærke c. 9 s. Lyset er:
 1. rødt i Pejlinger fra c. 192° til c. 235°;
 2. hvidt i — - c. 235° - c. 242°;
 3. grønt i — - c. 242° - c. 298°;
 4. hvidt i — - c. 298° - c. 310°;
 5. rødt i — - c. 310° - c. 63°;
 6. hvidt i — - c. 63° - c. 73°;
 7. grønt i — - c. 73° - c. 192°.

Flammens Højde: 74 m. Synsvide og Lysevne: Hvidt Lys, 17,5 Sm i Lysvinklerne Nr. 2 og 4, 13,5 Sm i Lysvinkel Nr. 6. Rødt Lys, 14,5 Sm i Lysvinkel Nr. 1, 10,5 Sm i Lysvinkel Nr. 5. Grønt Lys, 13,5 Sm i Lysvinkel Nr. 3, 9,5 Sm i Lysvinkel Nr. 7. Linseapparat af 3die og 6te Orden. 10 m højt Fyrstativ. Brændetid: 1ste August—15de Maj. Fyret er ubevogtet. c. 65° 41' (00") N. 21° 23' (47") W.

II. *Malarnhorn* Fyr, N.-Siden af Mundingen af *Steingrimsfjorðr*, c. 1,05 Sm 278° (misv. NW. $\frac{1}{4}$ W.) fra den SW-lige Baake paa *Grimsey*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 8 s. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra c. 218° til c. 245°;
2. hvidt i — - c. 245° - c. 258°;
3. grønt i — - c. 258° - c. 336°;
4. hvidt i — - c. 336° - c. 11°;
5. rødt i — - c. 11° - c. 82°.

Flammens Højde: 28 m. Synsvide og Lysevne: 6 Sm for hvidt Lys, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Linseapparat af 6te Orden. 4 m højt, rødt Fyrhus med hvidt Bælte. Brændetid: 1ste August—15de Maj. Fyret er ubevogtet. c. 65° 41' (10") N. 21° 26' (20") W.

III. *Hólmarvík* Fyr paa en Fjeldknold, 70 m 240° (misv. W. $\frac{1}{4}$ N.) fra den S.-ligste (forreste) Indsejlingsvarde i *Hólmarvík*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formørkelser hver 6 s. Lyset er:

1. rødt N. for Pejling c. 299°;
2. hvidt i Pejlinger fra c. 299° til c. 308°;
3. grønt S. for Pejling c. 308°.

Flammens Højde: 15 m. Synsvide og Lysevne: 6 Sm for hvidt Lys, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Linseapparat af 6te Orden. 4 m højt, rødt Fyrhus med 1 hvidt Bælte. Brændetid: 1ste August—15de Maj. Fyret er ubevogtet. c. 65° 42' (10") N. 21° 40' (35") W.

(Kort Nr. 147, 217, 239 og 254. Islandske Lods Side 108 og 111. Fyr-Port. Nr. 636 C, D og E.) (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{18}{409}$ og Nr. $\frac{41}{1078}$. København 1915.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

1270. Tyrkiet. Forbud mod Besejling af den blokerede Strækning af Lilleasien og Syrien.

Ifølge Meddelelse fra det kgl. danske Gesandtskab i *Konstantinopel* har den tyrkiske Regering udstedt Erklæring om, at det ikke længere er de neutrale Staters Krigs- og Handelskibe tilladt, at befare de *tyrskiske* Kyststrækninger, der er erklæret under Blokade af de allierede Magters Flaade. Forbudet vil blive haandhævet med alle Midler. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{43}{1151}$. København 1915.)

1259. Sverrig. Öregrund Skærgaard. Djursten. Bellonagrundet. Lystønde forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 39/696. Stockholm 1915.)

Lystønden, der midlertidig er udlagt ved *Bellonagrundet*, og som afvekslende viser hvidt og rødt Lys, er ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt To-Lyn hver 6 s. 60° 22' 15" N. 18° 23' 55" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{43}{1122}$. København 1915.)

1260. Østersøen. Femer-Bælt og Anduvningsfarvande. Advarsel mod Fiskeri.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 53/1950. Berlin 1915.)

1. Man advares paa det mest indtrængende mod Fiskeri i *Femer-Bælt* og dets Anduvningsfarvande, særlig i den i „E. f. S.“ Nr. $\frac{25}{648}$ af 1915 nævnte Zone, paa Grund af de store Farer, som findes der.

2. Denne Zone kan kun passeres paa bestemte Kurser og med Lods om Bord. Anvisninger fra Lods- og Vagtskibe skal ubetinget følges.

3. Uden for denne Zone kan Fiskeri foretages med de af Chefen for Marine-stationen *Ostsee* foreskrevne Indskrænkninger. Ved Fiskeri i Indløbet til *Store-Bælt* maa man ikke komme N. for Breddeparallellen paa 54° 38' N.

Wester-Marketsdorf: 54° 31 $\frac{3}{4}$ ' N. 11° 03 $\frac{3}{4}$ ' E.

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

1261. Sverrig. Sundet. Oplysning om Fyr, Fyrskibe og Lystønder.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 39. Stockholm 1915.)

For Fiden (d. 30te September) er følgende Kystfyr slukkede og følgende Fyr-skibe og udenskærs liggende Lystønder inddragne:

S.-lige Lodsdistrikt.

Fyrskibe: *Kullen*, *Hveen*, *Håken* og *Falsterbo*.

Lystønder: *Sveinbådan*, *Malmö Redd*, *Kalkgrundet*, *Oskarsgrundet* og *Falsterborev*.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{23}{580}$. København 1915.)

1262. Sverrig. Landskrona. Belysning forandres midlertidig.

Ifølge Meddelelse fra *Landskrona* Havnebestyrelse skal *Gräsärnan* Fyr forandres til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med To-Formørkelser hver 7 s. Lyset er:

1. grønt Pejlinger fra c. 110° til c. 164°;
2. hvidt i — - c. 164° - c. 169°;
3. rødt i — - c. 169° - c. 220°;
4. grønt fra Land til c. Pejling 338°;
5. hvidt i Pejlinger fra c. 338° til c. 342°;
6. rødt i — - c. 342° - c. 1°.

55° 51' 41" N. 12° 47' 48" E.

Gräsärnan Fyr vil derfor blive slukket i den nærmeste Fremtid, og saalænge Arbejdet ved Forandringen varer, vil følgende Lystønder holdes tændt:

1) *Norra Håken* Lystønde.

2) *Pålhaken* sorte Lystønde, der viser hvidt To-Lyn hver 4 s., og som nu er udlagt N. for *Pålhaken*. 55° 52' 42" N. 12° 47' 20" (jvnfr. „E. f. S.“ Nr. $\frac{35}{1580}$ for 1914.) (Kort Nr. 156, 160, 210, 211 og 248. Danske Lods Side 284.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{21}{520}$. København 1915.)

1263. Sverrig. Sundet. Barsebäck. Havnefyr after tændt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 39/702. Stockholm 1915.)

Barsebäck Havnefyr holdes tændt indtil videre. 55° 45' 29" N. 12° 54' 23" E.

1264. Sverrig. Sundet. Höganäs S. Vrag afmærket.

(„Underrøttelser for søfarrende“ Nr. 39/703. Stockholm 1915.)

Et Fartøj er sunket paa 56° 11' 12" N. 12° 32' 12" E. En grøn Vragpræk med 2 grønne Flag er udsat NNE. for Vraget og en grøn Vragpræk med 1 grønt Flag er udsat SSW. for Vraget. Dybden over Vraget er 0,5 m.
(Kort Nr. 210, 211, 247 og 248. Danske Lods Side 271.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1265. Sverrig. Kattegat. Oplysning om Fyr, Fyrskibe og Lystønder.

(„Underrøttelser for søfarrende“ Nr. 39. Stockholm 1915.)

For Tiden (d. 30de September) er følgende Kysttyr slukkede og følgende Fyrskibe og udenskærers liggende Lystønder indtragne:

1. S-lige Lodsdistrikt.

Fyr: *Ångelholm*, *Vingaskär* og *Hallands Väderö*.

Lystønder: *Store Middelfgrund*.

2. W-lige Lodsdistrikt.

Fyr: *Tylö*, *Morups Tange*, *Varberg*, *Malö* og *Fjordskär*.

Fyrskibe: *Fladen*.

Lystønder: *Lille Middelfgrund*.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/688. København 1915.)

1266. Sverrig. Kattegat. Hallands Väderö. Grund.

(„Underrøttelser for søfarrende“ Nr. 39/704. Stockholm 1915.)

Paa SW-Siden af *Hallands Väderö* er fundet følgende Dybder: 1) 7,5 m Vand paa c. 56° 25' 13" N. 12° 33' 28" E. 2) 4,5 m Vand paa c. 56° 25' 30" N. 12° 33' 45" E. 3) 5 m Vand paa 56° 25' 35" N. 12° 32' 37" E.
(Kort Nr. 211 og 247.)

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

1267. Holland. Voorn. Skydning.

(„Bericht aan Zeevarende“ Nr. 166/1509. 's-Gravenhage 1915.)

Frå den 5te til den 20de Oktober 1915 afholdes Skydeøvelser fra *Oen Voorn*. Den farlige Zone ligger 4500 m fra Milepel 7 paa c. 51° 54' 16" N. 4° 03' 1" E., imellem Røinger S. og W. t. S., omfattende den S-lige Del af *Noordergat* og den N-lige Del af *Rak van Scheelhoek*. De Dage, der skydes, er røde Flag højste paa Taarnene ved *Hellevoetsluis* og *Brielle*.

1268. England. Humber. Lodsning.

(„Notice to Mariners“ Nr. 862. London 1915.)

Følgende Bestemmelser vedrørende Lodsning paa *Humber* er nu i Kraft:

1. Alle Lodsceitifikatorer, som er givet til Skibførere og Styrmand for hele *Humber* Lodsdistrikt eller Dele deraf, er satte ud af Kraft, og alle Skibe, uden Hensyn til Dybgænde, Størrelse og Nationalitet, som er bestemte til eller komme fra en hvilken som helst Plads ved *Humber*, skal benytte autoriseret Lods paa hele Strækningen og en hvilken som helst Del af denne mellem *Hull* og den ydre Lods-Station, som indtil videre er i Nærheden af *Bull* Fyrskib.

2. I de officielle Nattimer, og naar Synsvidden under Taage er mindre end 1/2 Sm, er al Trafik paa *Humber* forbudt neden for *Paul Point*, og intet Skib maa være inden for 5 Sm fra *Spurn* Fyrskib.

3. Et Skib maa ikke nærme sig *Humber*, med mindre der er tilstrækkelig Tid til, at det kan få Lods og saa sit Bestemmellessted eller et Sted, hvor det er tilladt at ankre, forinden den officielle Nat begynder.

4. Intet Skib, som vender paa Lods, maa ankre.

5. Skibe, som forlader *Humber*, skal gaa direkte til Søs. Er det nødvendigt at afvente mere moderate Vejforhold eller klarende Vej, skal de forblive paa Floden paa en autoriseret Ankerplads.

Lodskontorerne vil blive underrettet, naar det vides, at der hersker Taage uden for Floden.

6. Lodserne maa ikke gaa om Bord i et Skib, med mindre der er tilstrækkelig Tid til, at Skibet kan saa sit Bestemmellessted eller en autoriseret Ankerplads, før den officielle Nat begynder. Lodserne fra Kutteren ved *Bull* Fyrskib maa ikke gaa om Bord i indgaende Skibe senere end 1 Time før den officielle Nat begynder.

Udgaende Skibe maa ikke passere *Hawkens Point* senere end 45 Minutter før den officielle Nat begynder.

7. Alle indgaende og udgaende Skibe skal gaa gennem *Hauke* og *Sunk Roads* samt N. om *Bull* Fyrskib, undtagen udgaende Skibe fra *Grimsbjy*, som maa løbe over *Middle Shoal* holdende *Middle* Fyrskib om Strybord, men de skal straks holde ind i Løbet N. om *Middle*, efter at de har rundet om Fyrskibet.

NB. 9-m (5 Fv.) Løbet gennem *Sunk* og *Hauke Roads* er meget smalt i det W-lige Indløb og paa et Sted N. for *Middle* Fyrskib; dybstikkende Skibe, som gaar imod Tidevandsstrømmen, skal, naar de nærmer sig Tønderne, der afmærker disse Steder af Løbet, sørge for at undgaa at passere andre Skibe mellem Tønderne ved at mindske Fart og lade de med Strømmen gaende Skibe passere først. Paa de smalle Dele af Løbet skal mindre Skibe, naar de er for Udgaende, holde tæt S. om Tønderne, der afmærker S-Siden, og naar de er for Indgaende, skal de holde tæt N. om Tønderne, der afmærker N-Siden, dog stedse under Forudsætning af, at deres Dybgæende og Vandstanden tillader dette.

8. Indgaende og udgaende Sejlskibe paa 50 Registertons og derover skal bugseres gennem *Hauke Road*. Er Bugserbåde ikke for Haanden, maa indgaende Skibe ankre NW. for *Lower Middle* Lysholde Nr. 2 i en Afstand af ikke over 1 1/2 Sm fra denne, og de maa ikke peje Lysholde S-ligere end Pejling 128° (misy. SE. 3/4 S.).

9. Smaa Fartøjer, som til og fra *Grimsbjy* sejler op ad Floden, maa sejle S. for *Burcom*, forudsat at de passerer ind i og ud af Hovelløbet E. om *Upper Burcom B. W. V. S.* Tønde Nr. 6. De er ogsaa fritagne for at søge Forbindelse med Undersøgellesdampere, men alle andre Skibe, som sejler fra *Grimsbjy* og passerer op ad Floden uden for *Burcom*, skal søge denne Forbindelse.

10. Intet Handelskib, undtagen de i § 8 nævnte, maa ankre N. for *Killingholme* Ledefyrline eller E. for en Linie trukket fra *Middle* Fyrskib gennem Lysholde Nr. 4 til *Lancolnshire* Kyst, eller mindre end 280 m fra nogen af Admiralitetets Fartøjtønder. Intet Skib maa ankre mellem Linién fra *Stone Creek Coast Guard* Flagstang til E-Enden af E-Molen ved *Immingham* og Linién fra Forbåken ved det midterste Sæt Milebæker paa *Sunk Island* gennem *Upper Burcom* Tønde 6 til den N-ligste af de to Trægrupper, der er viste S. for *Stallingborough* paa eng. Kort Nr. 109.

Handelskibe maa ikke uden særlig Tilladelse ankre mellem den foranævnte forbudte Ankerplads og en Linie trukket gennem det E-lige Sæt Milebæker paa *Sunk Island* til *Lancolnshire* Kyst.

11. Intet Skib maa komme Bomspærringen nærmere end 1/4 Sm eller indenfor 560 m fra et Krigsskib, som ligger til Ankens paa *Humber* med mindre Vanddybden og de navigatoriske Forhold ikke tillader at holde denne Afstand.

12. Skibe, som ligger til Ankens paa eller oven for *Hull Road*, og i den Del af Floden, som ligger mellem *Immingham* og *Cleethorpe* skal føre de sædvanlige Ankerlanterner, som dog ikke maa være synlige i længere Afstand end 1/2 Sm. De maa ikke vise noget som helst andet Lys. Skibe, som ligger til Ankens paa andre Steder af Floden eller fortojede ved Dokker, Værfter eller Moler maa ikke vise noget som helst Lys.

13. Ingen Bugserbåd maa bugser mere end tre Fartøjer paa een Gang gennem Aabningen i Bomspærringen.

14. *Humber Rule* Nr. 18 skal strengt overholdes. Skibe i en hvilken som helst Del af *Humber*, i *Hull* gamle Haven eller i Dokkene ved *Hull*, *Immingham* og *Grimsbjy* maa under ingen Omstændigheder benytte andre Lydsignaler end de, der er foreskrevne i Søvejsreglerne og i *Humber Rules* Nr. 14, 15 og 16 saavel ved Dag som ved Nat og i Nr. 17 kun om Dagen.

15. Ejere af smaa Fartøjer, som sejler i Nærheden af *Humber*, maa ikke have deres Fartøjer, malede lysegraa, og saaledes malede Fartøjer maa males om. De varslés om, at smaa graamalede Skibe kan forveksles med Undervandsbåde og udsætter sig for Beskydning. Sortmalede Skibe løber den mindste Risiko.

Bull Fyrskib: c. 53° 34' N. 0° 05' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/688. København 1915.)

Uddrag af Notices to Mariners.

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

803. China Sea—Tong King Gulf. Hainan Strait, South Channel—Buoy established. Position. On the western side of the southern entrance to the South channel, at a distance of 2 miles and 8 cables, 128° (S. 53° E. Mag.), from Riversdale rock. Lat. 20° 07' N., long. 110° 45' E. Description. A black buoy, with cylindrical top-mark, known as "Entrance Buoy". Variation. 1° E. (Notice No. 803 of 1915, dated 9th September.)

Charts affected. No. 876, Hainan strait, with plan. No. 2062, Tong king gulf. Publication. China Sea Pilot, Vol. III., 1912, pages 344, 352.

No. 834. Bay of Bengal—Chittagongs Coast. South Patches Light-Vessel—Alteration in position. New position. At a distance of about 2 miles eastward from former position, and 7 cables south-westward from South Patches buoy. Lat. 21° 28' 45" N., long. 91° 38' 15" E., on chart No. 859. Description. As described in the List of Lights. (Notice No. 834 of 1915, dated 18th September.)

Charts affected. No. 859, Madra river to Elephant point. No. 829, Cocanada to Bassein river. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 630. Bay of Bengal Pilot, 1910, page 329.

No. 835. China, East Coast. Kyau Chau Bay—Alteration in colour of Lights. (1) Commercial harbour: (a) Position. On the outer end of No. 1 mole. Lat. 36° 05½' N., long. 120° 18½' E. Alteration. The colour of the fixed light has been altered from green to red. (b) Position. On the end of the breakwater on the northern side of the entrance. Alteration. The colour of the fixed light has been altered from red to green. (2) Boat harbour: (a) Position. On the outer end of the northern breakwater. Alteration. The colour of the fixed light has been altered from red to green. (b) Position. On the outer end of the southern breakwater. Alteration. The colour of the fixed light has been altered from green to red. Note. The abridged descriptions of the above lights on the chart are to be amended accordingly. (Notice No. 835 of 1915, dated 18th September.)

Chart affected. No. 857, Kyau Chau bay. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, Nos. 1618, 1620, 1626, 1627. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, pages 417, 418.

No. 836. China, East Coast. Kyau Chau Bay approach—Alteration in Limits of Prohibited Area. Former Notice. No. 380 of 1915. Position. Tai-kung-tau, lat. 35° 57¼' N., long. 120° 29¼' E. Details. The limits of the prohibited area, north-westward of Tai-kung-tau, have been altered, and are now defined as follows: (a) On the East. — By a line drawn from Tai-kung-tau summit in a 356° (North Mag.) direction for a distance of 3 miles. (b) On the South. — By a line drawn from Tai-kung-tau summit in a 266° (West Mag.) direction for a distance of 6 miles. (c) On the North. — By a line drawn parallel to limit (b) for a distance of 6 miles, from the northern extremity of limit (a). (d) On the West. — By a line joining the western extremities of limits (b) and (c). Remarks. Navigation is also prohibited within a radius of about 1½ miles from Chu cha tau. Variation. 4° W. (Notice No. 836 of 1915, dated 18th September.)

Charts affected. No. 857, Kyau Chau bay. No. 1255, Kyau Chau bay to Lai Chau bay. No. 3480, Shantung promontory to Nagasaki. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 412.



Skibsefterretninger Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Leith 26./9. — Alexandra, Nielsen, afg. Newcastle 12./9. — Algarve, Borries, ank. Lissabon 2./10. — Anglo Dane, Petersen, ank. hertil 4./10. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. hertil 1./10. — Antwerpen, Mikkelsen, afg. Rio Janeiro 29./9. — Arkansas, Egense, afg. Kristiania 1./10. — Arno, Lepper, afg. herfra 4./10. — Aurora, Sonne, ank. Bilbao 24./9. — Baron Stjernblad, Sørensen, afg. Dartmouth 2./10. — Beira, Mortensen, ank. Kragerø 28./9. — Bergenhus, Meyer, ank. Trondhjem 4./10. — California, Petersen, ank. Leith 22./9. — Charkow, Soeborg, afg. herfra 2./10. — Christian IX, Madsen, ank. London 24./9. — Christianssund, Andresen, ank. hertil 3./10. — Dagmar, Mueller, ank. Harragona 3./10. — Dania, Jørgensen, ank. hertil 30./9. — Ebro, Lunge, afg. Barcelona 30./9. — Florida, Ørsted, ank. New York 2./10. — Frederik VIII, Thomsen, ank. Kirkwall 1./10. — Garonne, Kromann, afg. Grimshy 2./10. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 25./9. — Holar, Sonne, afg. Bergen 4./10. — J. C. Jacobsen, Mikkelsen, afg. Leith 24./9. — Kasan, Rasmussen, ank. London 22./9. — Kentucky, Svane, afg. New York 30./9. — Kiew, Tonnesen, afg. herfra 30./9. — Louise, Svan, afg. herfra 1./10. — Louisiana, Jon Jensen, ank. Kirkwall 1./10. — L. P. Holmblad, Mühlendorff, afg. Newcastle 28./9. — Minsk, Gommessen, ank. Kirkwall 1./10. — Morsø, Nellemann, afg. herfra 1./10. — Moskø, Jacobsen, ank. Newcastle 24./9. — O. B. Suhr, Pedersen, afg. Swansea 2./10. — Omsk, Kyllensbech, ank. Lissabon 1./10. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 4./10. — Pennsylvania, Lissner, ank. Buenos Aires 2./10. — Pregel, Iversen, ank. Marseille 1./10. — Romy, Bogvad, ank. Newcastle 4./10. — Saga, Hansen, ank. hertil 29./9.

— Saxo, Viero, ank. Stettin 29./9. — Skalholt, Sundvig, ank. hertil 29./9. — Texas, Peronard, afg. herfra 3./10. — Thyra, Riise, ank. Stettin 30./9. — Tiber, Pape, ank. Catania 4./10. — Tomsk, Wiberg, ank. Hernösand 4./10. — Tula, Therkildsen, afg. Newcastle 21./9. — United States, Gotsche, ank. New York 29./9. — Vendsyssol, Henriksen, ank. hertil 4./10. — Viking, Petersen, afg. Rochelle 30./9. — Virginia, Fischer, afg. New York 25./9. — Sejlskib Viking, Buntzen, ank. Buenos Aires 3./9.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Skagen 1./10. — Aмалиenborg afg. Kjøbenhavn 2./10. — Brattingsborg afg. River Plate 18./9. — Borglum afg. Algier 28./9. — Dansborg pass. Dungeness 30./9. — Elsborg ank. Seaham 2./10. — Flynderborg afg. Kjøbenhavn 30./9. — Guldborg ank. Huelva 28./9. — Gurra afg. Baltimore 17./9. — Hammershus ank. Panama 29./9. — Harrildsborg ank. Kjøbenhavn 24./9. — Jølling ank. Kirkwall 2./10. — Jømsborg pass. Gibraltar 22./9. — Jungshoved ank. New York 25./9. — Jøgersborg pass. Hirtshals 3./10. — Kallundborg afg. Nederkalix 3./10. — Kalo ank. Glasgow 26./9. — Klampenborg ank. Sunderland 2./10. — Kronborg afg. Filadelfia 2./10. — Lejre afg. Galveston 30./9. — Næsborg ank. Söderhamn 29./9. — Randsdølshavn ank. Gabes 27./9. — Rosenborg ank. Savannah 24./9. — Silkeborg ank. Bristol 18./9. — Skanderborg afg. Manchester 1./10. — Skodsborg ank. Harveybank 2./10. — Spigerborg afg. Rouen 2./10. — Stegelborg pass. Sydney 20./9. — Stjerneborg ank. Gibraltar 29./9. — Tuborg pass. Norfolk 29./9. — Taarnborg afg. Leith 2./10. — Ulfborg afg. New York 27./9. — Uranienborg afg. West Hartlepool 2./10. — Ørkild afg. Antilla 30./9.

Vesterhavet. Anna, Jessen, ank. Sevilla 21./9. — Bertha, Degn, ank. Liverpool 4./10. — Carmen, Basse, pass. Cabo Carvoeiro 3./10. for Ceuta. — Cito, Toft, ank. Santander 1./10. — Dagmar, Sørensen, pass. Helsingør 28./9. for Southampton. — Ellen, Hansen, afg. Nykøbing M. 3./10. til Luleå. — Fylla, Brinch, ank. Ångöns 1./10. — Gerda, Iversen, ank. Methil 1./10. — Hebe, Gregersen, ank. Piteå 30./9. — Inger, Skou, ank. Långgrö 4./10. — Johanne, Mikkelsen, afg. Lissabon 3./10. til London. — Karla, Pedersen, afg. Nantes 2./10. til Blyth. — Laura, Thøgersen, ank. Skellefteå 30./9. — Marie, Nielsen, pass. Helsingør 4./10. for High-bridge. — Nancy, Pedersen, ank. Esbjerg 4./10. — Norma, Madsen, ank. Hernösand 2./10. — Nexos, Jensen, ank. Randers 3./10. — Nora, Müller-Hansen, ank. Sevilla 1./10. — Nordsoen, Nielsen, ank. Alicante 4./10. — Olga, Christensen, pass. Cape Wrath

2./10. for Sevilla. — Polly, Mathiasen, ank. Leith 29./9. — Rig-mor, Uldall, afg. Cardiff 2./10. til Wearmouth. — Stella, Schiff, pass. Skagen 5./10. for Mariagerfjord. — Thyra, Lund, pass. Helsingør 3./10. for Sevilla. — Valborg, Jepsen, ank. Sevilla 23./9. — Yrsa, Gramstrup, afg. Kjøge 2./10. til Skutskär. — Ulla, Hansen, ank. Swansea 1./10.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, ank. New York 30./9. — Johan Siem, Tannebek, afg. Helsingør 11./9. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Norresundby 1./10. — Russ, Petersen, afg. Baltimore 22./9. — Wladimir Sawin, Wittenkamp, afg. Algier 24./9. — Excellence Pleske, Boutrup, ank. Aalborg 1./10. — Michail Ontchoukoff, Nielsen, afg. Newcastle 28./9. — Generalkonsul Pal-lisen, Folkenberg, afg. Buenos Aires 3./10. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. St. Vincent 24./9. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Londonderry 16./9. — Newa, Dahl, afg. Montevideo 17./9. — Freja, Harboe, afg. Marseille 15./9. — Rota, Christensen, afg. St. Thomas 22./9.

Det østasiatiske Kompagni. Annam pass. Gibraltar 30./9. hjemg. — Arabien afg. Moji 3./10. udg. — Falstria afg. Nicolajefsk 22./9. hjemg. — Indien ank. Vladivostok 2./10. hjemg. — Magdala ank. San Francisco 26./9. udg. — Panama ank. Kjøbenhavn 25./9. — Bandon afg. Norresundby 5./10. udg. — Chumpon ank. Kjøbenhavn 2./10. — Fiouia afg. Penang 4./10. udg. — Pangan ank. Bangkok 27./9. udg. — Delagoa afg. Buenos Aires 23./9. hjemg. — Oceana afg. Funchal 21./9. udg. — Rhodessa afg. Norresundby 6./10. udg. — Transvaal ank. Marseille 1./10. hjemg. — Bintang afg. St. Thomas 21./9. hjemg. — Jutlandia afg. St. Catherines Point 24./9. udg. — Selan-dia pass. Butt of Lewis 3./10. hjemg. — Tranquebar afg. St. Thomas 22./9. hjemg. — Australien pass. Perim 1./10. udg. — Kina afg. Sydney 2./10. hjemg. — Natal afg. Honolulu 17./9. hjemg. — Siam afg. San Francisco 25./9. hjemg. — Tongking ank. Aarhus 5./10. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix ank. Kjøbenhavn 4./10.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. New York 19./9. — Gul-faxe, Petersen, afg. Zaandam 7./9. til Filadelfia. — Skinfaxe, Weiehardt, afg. Blyth 2./10. til Kjøbenhavn. — Rimfaxe, Haure Petersen, afg. Ørnkjoldsvik 28./9. til Grimsby.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Dunston 29./9. — Elna, Rathje, ank. Canne 3./10. — Therese, Izard-Pedersen, afg. Tynen 1./10. — Harriet, Larsen, afg. Oran 25./9. — Dagny, Therkildsen, afg. Charente 4./10. — Simone, Hansen, afg. Arzew 27./9. — Jeanne, Olsen, afg. Tynen 29./9. — Vera, Riso, ank. Nantes 25./9. — Daisy, Jørgensen, afg. Palamos 28./9. — Anine, Leth, afg. Tyne Dock 29./9.

Dania. Mary, Clausen, pass. Helsingør 1./10. for Aviles. — Flora, Lorentzen, pass. Helsingør 4./10. for Harparanda. — Nelly, Clausen, afg. Honfleur 4./10. til Newcastle. — Lilly, Bang, ank. Gijon 2./10. — Alexy, Duhn, ank. Sundsvall 3./10. — Dagny, Sørensen, ank. Sundsvall 30./9.

Thuro. H. A. Hansen, Andreasen, ank. Leith 29./9. — Pe-trine Hansen, Hansen, ank. Aarhus 1./10.

Brix Hansen & Co. John, Mathiasen, afg. Methil 3./10. til Ho-bro. — Fanny, Nielsen, ank. Hudiksvall 3./10. — Hillerød, Ankersen, ank. Filadelfia 20./9.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Hans Jensen afg. Balti-more 29./9.

Æro. Emanuel, Svane, ank. Trom 29./9. — Erindring, ank. Aalborg 2./10. — Enigheden, Jensen, ank. Burntisland 20./9.

Sejlskibe.

Svendborg. Fortuna, Jørgensen, ank. Newcastle 27./9. — Pallesen, Jensen, ank. Hernösand 28./9. — Alma, Hansen, ank. Klaeshamn 27./9. — Noah, Jørgensen, ank. Liverpool 27./9. — Erhardt, Larsen, ank. Liverpool 28./9. — Ellen Kirstine, Hansen, ank. Westmanøerne 29./9. — Ariel, Ravmose, ank. Biele-ford 29./9. — Meta, Møller, ank. Bristol 28./9. — Phoenix, Jør-gensen, ank. Stockholm 29./9. — Christian, Jørgensen, ank. Setubal 29./9. — Dagny, Rasmussen, ank. Swansea 29./9. — Ca-nella, Hansen, afg. Hernösand 30./9. — Ørnen, Rabach, ank. Portshend 29./9. — Danmark, Hustedt, ank. Kristiania 30./9. — Rossing, Larsen, ank. Degerhamn 1./10. — Solon, Rask, ank. Selvisberg 1./10. — Lauritz, Carlsen, ank. Gelle 2./10. — C. L. Rasmussen, Hansen, ank. Newport Mon 1./10. — Nanna, Madsen, ank. Bristol 3./10. — Cornwall, Petersen, ank. Methil 2./10. — I. Lotz, Hansen, ank. Risor 4./10. — Minerva, Fugl-sang, ank. Newport 1./10. — Apollo, Raahauge, ank. Ayr 2./10.

Æro. Amør, Hansen, ank. Belfast 27./9. — Kastor, Albertsen, ank. Trawemünde 27./9. — Mathilde, Hansen, ank. Drammen 27./9. — Inverurie, Friis, ank. Drammen 27./9. — Bo-navista, Christensen, ank. Trawemünde 27./9. — Mars er ank. til Dagelykke. — Chr. H. Rasmussen, Petersen, ank. St. Johns 26./9. — Freden, Christensen, ank. Irvine 27./9. — Valkyrien, Hansen, ank. Glasson 27./9. — Haabet, Petersen, ank. Westmann-øerne 29./9. — H. C. Grube, Svane, afg. Grimsby 28./9. til Rudk-jøbing. — Christiane, Petersen, ank. Wismar 28./9. — P. R.

Nielsen, Petersen, ank. Porsgrund 28./9. — Bien, Petersen, ank. Trawemünde 28./9. — Sviip, Jensen, ank. Svendborg 28./9. — So-lon, Eriksen, ank. Halmstad 28./9. — Æro, Christensen, ank. Lor-ient 28./9. — Argus, Jensen, ank. Gibraltar 28./9. — Kiara, Christensen, ank. Dalhausie 28./9. — Anna, Christensen, ank. Dry-harbour (Jamaica) 28./9. — Nauta, Størke, ank. Eyrarbakki 28./9. — Skirner, Rasmussen, ank. Dalhausie 29./9. — Christian, Fabricius, ank. Skagen 29./9. — H. H. Petersen, Friis, ank. Troon 29./9. — Gertrud, Christensen, afg. Leith 29./9. til Udde-villa. — Juliane, Christensen, ank. St. Johns (N. F.) 2./10. — Adjutor, Kock, ank. Swinemünde 1./10. — Iris, Stegmann, ank. Trawemünde. — I. A. Kromann, Christensen, afg. Isafjord 30./9. til Troon. — C. M. Petersen, ank. Kalmar 2./10. — Sejerskran-sen, Lauritzen, ank. Frederikshavn 3./10. — Hans, Christensen, ank. St. Johns (N. F.) 3./10. — Johanne, Jørgensen, ank. Mumbles 1./10. til Cardiff. — Ceres, Bager, ank. Sandefjord 2./10. — Astraa, Svane, ank. Bonnebay 2./10. — Æro, Friis, ank. Swine-münde 3./10. — Lauritz, Folmer, ank. Trawemünde 3./10. — Neptun, Skals, ank. Kjøbenhavn 4./10. — De tvende Brødre, Boye, ank. Trawemünde 4./10. — Avance, Bager, ank. Swine-münde 4./10. — Bertha, Madsen, ank. Strømstad 3./10. — Freya, Albertsen, ank. Granville 1./10. — Activ, Christensen, afg. St. Johns 2./10. til Oporto. — Frem, Christoffersen, afg. Geteborg 4./10. til Wick. — Arietis, Andersen, ank. Laurwik 30./9. — Bolgen, Friis, ank. Marstrand 1./10. — Codan, Hansen, pass. Døver 23./9. for Vejle.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 7. Oktober 1915. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns officielle Børskurs.

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 Æfterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampfougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telef. 120

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{1/3}

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. — — Statetelefon 4. —

LANDMANDSBANKEN

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

Stavanger Preserving Co.

Stavanger.

Hermetik til Skibsbrug

faas hos

Skibsprovianteringshandlerne

— over hele Verden. —

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Møntie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindølev, Vesteragade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.



OLSKIID

Bedste Olietøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæes overall.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

Hill-Madsen^o
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.



„Solicum“ Patent Møntie Maling

bedste og billigste Rustbeskyttende Farve færdig til Brug

Roar Rosing,
Vestervoldgade 92, København B.
Telefon Byen 3638. — Telegram-Adresse: »AMIEGN«.

P. Ph. Stuhr's Maskin- & Skibsbyggeri,
Aalborg.

5 Ophalerbeddinger for Skibe indtil 240 Fod lange og 1100 Tons Egenvægt.

Reparationer udføres hurtigt og solidt

Jydsk Telefon: 1177. — Statstelefon Nr. 9.
Telegram-Adresse: »STUHR«.

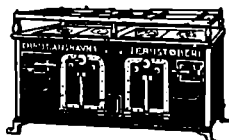
DE FORENEDE JERNSTØBERIER^{A/S}

AFDEL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS
BAGE
OVNE

KABYS KOMFURER
I ALLE STØRRELSER



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

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. „Danskelloyd“.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

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

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

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

tegnor 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

Iegner 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 266 og 10766



NORSKE LLOYD

Kristiania

Sø-, Vare-, Breakdown- og Ansvarsforsikring.

Genforsikrings-Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 6 Mill.

Iegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

Telegr.-Adr.: »REASSURANCE«

Forsikringsaktieselskabet „National“

København

tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige, faste-Præmier

Hovedkontor: Nørrevoldgade 15
Telefon 7665. Telegram-Adr.: „Nation“.

H. P. HAGELBERG.

Konsulent i Skibs- og Søfartssager. — Havariagent.
Sø-Assurance-Expert.

Assistance tilbydes i Strandings- og Havariifælde, samt ved Søforklæring etc. Endvidere ved Kontrahering, Vurdering, Køb og Salg af Skibe. Tilsyn føres med Skibe under Nybygning og Reparationer.

Bopæl: 13, Nordre Frihavsgade, København.

Telegram-Adresse: BERGHAGEL, KØBENHAVN.
Telefon Øbro 3406 x.

MEKANISK KEDEL-RENSNING

Herskind & Wulff.

(I. P. Martinussen)

Amaliegade 35.

Telefon { Centr. 8712.
Privat: Øbro 2884 x.

Kjøbenhavns
uofficielle Børskurs d. 6. Oktbr. 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		230	230 ¹ / ₄
Danmark		274 ¹ / ₂	276
Norden		237	237 ¹ / ₄
Carl		269 ¹ / ₄	269 ¹ / ₂
Dannebrog		292 ¹ / ₄	293
Skjold		245	240
Urania		—	—
Dampsk. af 1896		260 ¹ / ₂	260 ¹ / ₄
Hejmdal		295	296
Germs		285 ¹ / ₂	286
Neptun		259 ¹ / ₂	259 ³ / ₄
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		145	145 ¹ / ₂
State- og Kredtforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk. 1. Afd. 1. S.		—	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvn. Kreditf.		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 2. Serie..		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1. —		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf. 9. —		84 ¹ / ₂	84 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 7. —		—	—
3 ¹ / ₂ % — — 6. —		—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. —		—	—
Aktier.			
Nationalbank		153	153 ¹ / ₂
Privatbank		119 ¹ / ₄	119 ¹ / ₂
Landmandsbank		142 ¹ / ₄	142 ¹ / ₂
Handelsbank		155	155 ¹ / ₄
Kbhvns Laane- og Diskontobank		102 ¹ / ₂	103 ¹ / ₂
Sukkerfabr.		269 ¹ / ₄	270
Burm. & Wain		130 ¹ / ₄	131
Bryggeri Aktier		157 ¹ / ₂	157 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnak		—	—

Vekselkurs d. 6. Oktober 1915

	avista Sælger	in d. d. Køber
Hamburg	79.20	
London	18.12	
Paris	67.00	
Amsterdam	159.00	
Wien	67.00	

Møller & Rée,
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

WIDEMAN'S

Selvsmørende WIRE BLOCKS

Prima svensk Fabrikat.

Repræsentanter:

JACOB DESSAUER & Co.,

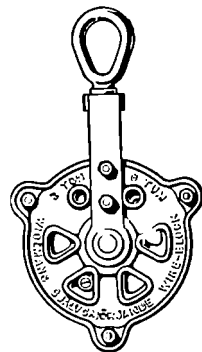
JERNBANEGADE 4,

KØBENHAVN B.

TELEFON: CENTRAL 7063.

Prisliste baa Forlangende.

Levering prompt fra Lager i Stockholm.



Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.
Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.
Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.

Største en gros Lager af

Tr. Rør, Fittings - Kedelrør - Armaturer



Anvend kun vor fortrinlige, sugedygtige

— **PUDSETVIST „AH“** —

i meget haandterlige Baller à 50 kilo

Sanitetsartikler, Væg- og Gulvfliser,
Bygningsstøbegods

OHLSEN & AHLMANN A/S

KØBENHAVN

Telegr.-Adresse: »OHLSEN«

Egen Telefoncentral 7890

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sø-

rensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads

22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53

Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Hol-

bergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47.

Telf. 387.

Charles Hvilsom, Havne-

gade 21. Telf. 4705 og 4810.

Dragør. G. W. Møller. Tele-

fon 6.

Helsingør. K. F. Mar-

strands Eftf. (Brünnich &

Svendsen). Telegr.-Adr.: Mar-

strands—Tlf. 27 og 427, Natlft.

427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel

Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen

H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Aarhus. Sophus E. John-

sen. Tlf. 2859 & 2879. Tlgr.-

Adr.: Sejus. Breve til min

Adresse leveres straks ved

Skibs Ankomst. Motorbaad

til Rheden.

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. — Korkfendrer.

Redningsbælter. — Orig-

inale Møllerups Smøre-

apparater.



BRASSO
FLYDENDE
METAL
PUDSE-EXTRAKT.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Støvedor.

Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

Hecksher & Søns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edevorne Skibsmægler.

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

Edevoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edevoren Skibsmægler.

Søborg & Bentlins Eftf.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON.

Oskarshamn.

Telegr.: DAMSON.

P. Jørgensen & Co., Korsør.

Telegramadr.: „Jørgensen“.

— Skibsmægler. —

Telefon 6 & 16.

Statstelefon 11.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde

udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

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

Jens Philipsen

Statsaut. Forhyring

Havnen 13. Telefon 732.

Horsens.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klassees

Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

ZOOB. HAVE

i København

køber gerne for den

brugbare Dyr.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

H. P. NIELSEN

Skibshandler

ESBJERG

J. C. Jensen og R. B. Christiansen

Sagfører Overretssagfører

sp. Søgager

St. Voldgade 10, Randers

Telefon Nr. 47

Overretssagfører

E. Moltzen

Odense

Retsager (sp. Sø- og Handelssager)

og Handelsinkassation.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retsager (sp. Søgager).

N. W. PESCHARDT

VEJLE

anbefaler sin Skibshandel

Forlang Olieøj fra

Jydsk Oliefajsfabrik

Telefon 1430 Randers Telefon 1430

Husk

Petersen-Faxe's

HERREKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af fordelgode Klædelager.

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.

Kommisioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotsbyring“.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

P. Schou & Co.

Skibsproviantering

FREDERIKSHAVN

Telegr.-Adr.: „Schou“

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlf. Adr.: Telefon: 3224.

Tonnage. Telefon: 3244.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.



Forlang altid
OTTO MØNSTED'S OMA
Plante-Margarine
Fortrinlig til Bordbrug
Baging og Stegning.

Utzon & Stegmann, Skibsmægler. Aalborg.

Telegr.-Adr.: UTZON.

Telefoner: 2200 - 2075.

Statstelefon 2.

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.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift — Solid — Driftssikker.

5—100
HK

A/s „**VØLUND**“.
Blegdamsvej 32. København N.

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.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre.
Anden Side og Siden efter Tekst pr. Petitlinie à 45mm Bredde 25 —
De øvrige Sider pr. Petitlinie à 45mm Bredde 20 —
Moderation for 5 Gange 13 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).

Aarhus mekaniske Værksted
Alle Slags Skibs- og Maskinreparationer
samt Kedelrensning udføres.
Fredensgade 16. Telefon 3950.

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

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværksarbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,
Thorshavnsgade 3.
Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

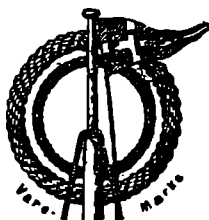
Randers Rebslaeri



Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaloug
til Skibsbrug og Elevatorer



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønstreskyttet —
med den indlagte røde Traad
faas kun fra

Esbjerg
Tovværksfabrik A/s

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

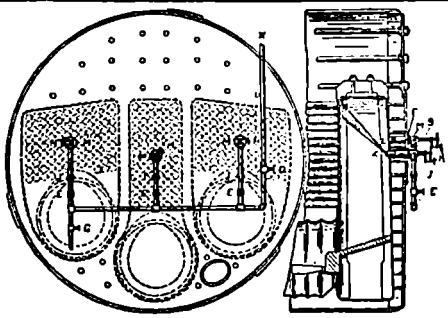
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 41.

Kjøbenhavn, Torsdag den 14. Oktober 1913.

22. 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 Haandlag og uden at behøve at sætte Røgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter daglig, er Iler etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Fører Kedlernes Nyttøevirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telefoner: 1403 — 1405
3053 — 3073
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

**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

AKTIESELSKABET HOLZAPFEL-SELANDIA

Compositioner Rustbeskyttende Farve
Jern, Staal og Træslibunde. Indregistreret Varemærke Bunkers og Lastrum.
Leverandør til Flaaden. Telegramadr.: „HOLZANDIA“. Leverandør til Statsbanerne.
Kontor: Toldbodvej 7, Kjøbenhavn. Telf.: 5601. Palæ 2256.
Fabrik: Øresundsvej, Amager.



**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

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

**Nic. Heimbürger
Skibsmægler
Petrograd. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.**



**„Solicum“ Patent Mønne
» Maling**
bedste og billigste Rustbeskyttende Farve
færdig til Brug

Roar Rosing,
Vestervoldgade 92, København B.
Telefon Byen 3038. — Telegram-Adresse: „AMHEGN“.

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 eksplosions sikker.
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 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.

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“.

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.

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
»Bunker-
depot».

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT
Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition. ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

Telefon
513

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
»Bunker-
depot».

HELSINGØRS BUNKERKUL DEPOT.

Prima Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat til Dagens billigste Priser.

C. K. HANSEN.
KØBENHAVN.

∴ DAMPSKIBSRHEDER ∴

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.
BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dampskibsselskaberne
VULCAN og MERCUR

Telefon 5459. Telegramadresse: „Ganus“.

Korresponderende:

Reder N. P. Nielsen,
Herluf Trollesgade 28.

A. O. ANDERSEN & Co.

Copenhagen & Christiania.

Telegr.: Pacao { Copenhagen. Teleph. { 5836 Copenhagen.
Christiania. { 19369 Christiania.

STEAMSHIPOWNERS-AGENTS
Chartering - Clearance - Average.

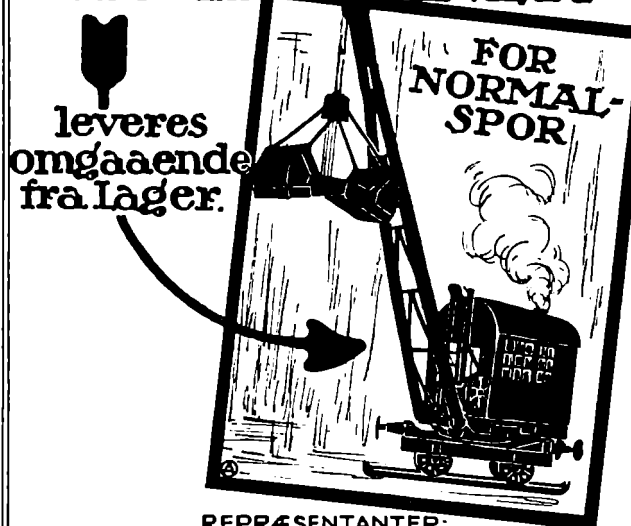
P. Brown jun. & Co.

Dampskibsrederi * Dampskibsagentur.
Amallegade 43. — Telegr.-Adr.: »Brown«. — Tlf. C. 278.

Knud Degn. Raadgivende Ingeniør,
cand. polyt. M. Ing. F.
projekterer og leder Udførelsen af alle Slags
**Havne- &
Uddybningsarbejder**

Kontor: Havnegade 55¹. København K. Telefon 351.

**DEMAG
DAMPKRANER**



REPRÆSENTANTER:

EDWARDS & RASMUSSEN
INGENIØRER

KØBENHAVN B, VESTERGADÉ 3.

**DEUTSCHE
MASCHINENFABRIK AG
DUISBURG**

„UTRECHT“

Maskin- og Skibsbyggerier,

ved Ingeniør Andr. Vang, Hellerup,

Generalrepræsentant

for Skandinavien og Rusland.

K. F. MARSTRANDS EFTF.
BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1883
HELINGØR.

Skibsproviantøring, Havaril og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clearing.

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

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

H. NIELSEN

1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags
Skibsreparationer.

Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

Kjøbenhavn, den 14. Oktober 1915.

I dette Blads sidste Nummer bragte vi en Meddelelse, der sikkert for de fleste Rederkredse her i Landet er kommet som et Lyn fra klar Himmel og har vakt om end ikke Forfærdelse, saa dog sikkert nok udelte Forbavselse og de allerstørste Betænkeligheder. Vi sigter her ved til det af Regeringen den 6. ds. udstedte Forbud mod Salg af Skibe til Udlandet. Dette Forbud er udstedt i Henhold til midlertidig Lov af 7. August 1914 om Regulering af Prisen paa Levnedsmidler og Varer, og hvori det hedder:

»Indenrigsministeren bemyndiges til indtil videre at træffe Foranstaltninger til Regulering af Prisen paa Levnedsmidler og Varer, derunder mod fuld Erstatning at lade Staten overtage saadanne Levnedsmidler og Varer, som det er af Betydning for Samfundet at have Raadighed over.«

Hvorledes man i Henhold til denne Lov kan forbyde Salg af Skibe til Udlandet eller udenlandske Statsborgere og Firmaer, er ikke let at forstaa, og allerede denne Side af Sagen vil maaske meget hurtigt bringe hele Forbudsspørgsmaalet til Afgørelse for Domstolene.

Som det vil erindres, blev der i Begyndelsen af dette Aar paa Initiativ af den danske Regering sammenkaldt en Konference af skandinaviske Redere i Gøteborg, der skulde drøfte Muligheden for Fastsættelse af Maksimalfragter eller lavere Fragtrater end de i Øjeblikket gældende for derved at sikre en billigere Tilførsel af de vigtigste Fornødenheder, som Korn, Kul og Foderstoffer m. m., til de skandinaviske Lande. Vi betegnede den Gang den stillede Opgave som lige saa umulig, som det vilde være for en Konference at regulere Vejrliget. Hvad der siden da er sket i den nævnte Retning, har tilfulde bekræftet vor Antagelse. Den omtalte Konference og Forhandlinger, som senere er ført mellem Rederforeningerne, har ikke ført til noget omhelst praktisk Resultat. Fragtraterne retter sig efter Verdenskonjunkturerne, som den enkelte, ja selv de enkelte Stater staar magtesløs overfor.

Med Hensyn til hvad der nu er sket ved Udstedelsen af det omtalte Forbud mod Salg af Skibe til Udlandet, og den Omstændighed, at dette er sat i Forbindelse med den midlertidige Lov om Regulering af Prisen paa Levnedsmidler og Varer, kan det jo kun formodes, at Regeringen ad denne Omvej vil gøre et nyt Forsøg paa at naa det ønskede Resultat, nemlig ved at sikre, at den Tonnage, vi raader over til Bestridelse af vor Import og Eksport, ikke formindskes, og ved at bringe Værdien af dansk Tonnage saa langt ned, at dette kommer til at trykke Fragtraterne. At dette skulde kunne lykkes, maa dog anses som fuldstændig udelukket. Vor Handelsflaade kan jo heldigvis ikke herigennem bindes til udelukkende Transport af egne Varer, men arbejder lige saa fuldt for Verdensmarkedets Forsyning og under Verdenskonjunkturerne efter Udstedelsen af dette Forbud, som førend det, og det maa huskes, at den derved bringer store Værdier hjem til Landet. En Overtagelse fra Statens Side af større eller mindre Dele af Handelsflaaden vil lige saa lidt tjene til at naa det ønskede Maal, og noget saadant tilsigtes formodentlig heller ikke.

Medens det første resultatløse Forsøg paa at opnaa billigere Transporter imidlertid var ganske uskadeligt,

gælder dette derimod ingenlunde om det nu foretagne Forsøg paa ved Forbud mod Salg af Skibe til Udlandet, for eller senere at sikre billigere Transporter og dermed billigere Varer.

Det udstedte Forbud kan jo ikke nægtes at betyde et alvorligt Skaar i den fri Ejendomsret og griber saa hemmende og føleligt ind i det fri Næringsliv, at det uundgaeligt maa forstyrre og kuldaste mange allerede tidligere planlagte, velovervejede Dispositioner, eller forhindre Udførelsen af forstandige Planer for Fremtiden, der f. Eks. kan gaa ud paa at benytte det gunstige Øjeblik til at skille sig af med forældet, under almindelige Forhold urentabel, Tonnage, til mere end det dobbelte af den oprindelige Værdi, for senere under andre Forhold at erstatte den med ny tidssvarende Skibe.

Paa denne Maade kan Følgerne af dette, foreløbig ganske umotiverede Forbud, let blive til ubodelig Skade og føre til uberegnelige Tab for mange Rederier, og kan derigennem blive noget af en national Ulykke.

Det, der nærmest skulde have motiveret en Foranstaltning som den, der her er truffet, maatte jo være Visheden om, at Salg af Skibe til Udlandet foregik efter en saadan Maalestok, at der var en overhængende Fare for en betydelig Formindskelse af vor Handelsflaade. Dette kan imidlertid ikke siges at være Tilfældet, da Lloyds Lister, som er udkommet i denne Sommer (se dette Blads Nr. 35), viser, at den danske Handelsflaade et Aar efter Krigens Udbrud, trods alle Tab og Salg, er vokset med c. 34.000 Tons, dels ved Køb fra Udlandet og dels ved Nybygninger.

Indtil videre maa man maaske dog under Hensyn til de i alle Retninger saa usædvanlige Forhold gaa ud fra, at Indenrigsministeriet har haft tvingende Grunde til sit overraskende og i Øjeblikket i Virkeligheden ganske uforstaaelige Skridt. Vi tror, at man bør afvente den nærmere Forklaring, som formodentlig maa komme gennem den forestaaende Finanslovbehandling eller paa anden Maade, og ud fra dette Synspunkt skal vi for vor Vedkommende ved denne Lejlighed afholde os fra at udtale nogen egentlig Dom om det nedlagte Forbud. Paa den anden Side ser vi dog ikke rettere, end at det fra alle interesserede Kredse ganske ubetinget maa forlanges, at der for at bøde paa de uheldige Følger af Forbudet i videste Omfang maa gives Adgang til Dispensation fra dette. En Forudsætning for, at der herved kan opnaas fuld Betyggelse imod unødige Tab, er imidlertid, at saadanne Dispensationer kan opnaas yderst hurtigt og uden lange Forhandlinger og Undersøgelser, da det gunstige Øjeblik for et fordelagtigt og forstandigt Salg ellers let kan gaa tabt.

I en Omtale af det Forbud mod Salg af Skibe til Udlandet, som nu er udstedt her hos os, skriver »Norges Handels- og Søfartstidende« bl. a.:

»Ogsaa hos os har der vist sig Tilbøjelighed til at støtte et lignende Krav. Det synes os imidlertid mere nærliggende at tage Spørgsmaalet om Risikoen ved Indkøb af Skibe fra Udlandet under særlig Overvejelse. Der er to meget vægtige Grunde hertil, nemlig disse Skibes Pris og deres Kvalitet.

Hvad den første angaar, saa er man nu kommet op til to à tre Gange den Værdi, Skibene vilde have i Fredstid. Selv gamle Skibe, som efter Krigen ikke vil være synderlig mere værd, end man kan faa for det Jern, der

er i dem, omsættes nu for tre til fire Gange det Beløb, som betalles for dem førend Krigen, og med meget mere, end de har kostet som ny. Dette vil sige det samme som, at de behøver et à to Aars Krigsfragter for at komme saameget ned i Pris, at de kan forrente Restbeløbet under Fred. — Det er en sikker Forretning at sælge Skibe til Udlandet til tredobbelte Priser, men et farligt Spil at købe, og det er betegnende for Situationen, at en Række erfarne Redere, som anses for særlig gode Forretningsmænd, sælger Tonnage i denne Tid.*

Da Lovforslagene om Navigationsundervisningen og om Søneringen i April d. A. var bleven gjort færdig i Folketinget, betegnede vi d. 29de s. M., efter at have gjort Rede for alle de væsentligste Ændringer, der var foretaget under Folketingsbehandlingen, flere af Ændringerne, navnlig til Forslaget om Navigationsundervisningen, som særdeles indgribende og udtalte derhos vor Forvisning om, at enkelte af de ny Bestemmelser efter hele Sagens tidligere Forløb ikke vilde kunne undgaa at møde stærk Modstand fra flere Kredse.

Som meddelt i sidste Nummer af Bladet er Forslagene nu af Handelsministeren paany forelagt for Rigsdagen, denne Gang for Landstinget, og i samme Skikkelse, i hvilken de blev vedtaget af Folketinget.

Hvor meget eller hvor lidt der maa lægges ind i den sidstnævnte Omstændighed, at man saaledes begynder nøjagtig paa det Punkt, hvor man slap sidst, ved vi nu ganske vist ikke — maaske er det blot et Udtryk for, hvad man i Ministerierne oftest gør, naar Rigsdagens to Afdelinger som i det foreliggende Tilfælde tydeligt har tilkendegivet hver sin Opfattelse af Hovedpunkterne; men vi tror efter vort Kendskab til Søfartskredse at turde sige, at der efterhaanden fra alle Sider næres et stærkt Ønske om nu at faa denne Sag bragt til Afslutning. Den nuværende Tilstand er nemlig ganske uholdbar. I en meget lang Aarrække har Kravet om en virkelig Reform uafbrudt paany meldt sig, og i mere end 10 Aar har man i denne Sag, om vi saa maa sige, level paa Kommissioner, Betænkninger, Regeringsforslag og Rigsdagsbehandling af den Art, at hvert nyt Rigsdagsudvalg har gjort sig til en ny Navigationskommission, der har anset sig forpligtet til at tage praktisk talt alle Sagens Spørgsmaal op helt fra Grunden. Det er vel simpelthen uimodsigeligt, at denne fortsatte usikre Tilstand, hvor man saaledes fra det ene Aar til det andet stadig venter, at Reformen skal komme, ubetinget er til Skade, navnlig da naar det drejer sig om Ændring i Undervisnings- og Uddannelsesforhold. Alle Parter lider i Virkeligheden saa meget under denne vedvarende Usikkerhed, at det synes os i høj Grad at være paa Tide, om alle de Kræfter, der i det hele taget ønsker Navigationsuddannelsen bragt ind i et Spor, som betegner Fremgang — og det er utvivlsomt det altovervejende Fler-tal — nu samlede sig om at faa gennemført en Løsning, der dog for de afgørende Punkters Vedkommende kunde anses som tilfredsstillende, selv om man ogsaa paa andre Punkter skulde slaa af paa de særlige Ønsker, der næres fra forskellige Sider.

Ud fra dette Synspunkt skal vi i det følgende i Korthed redegøre for de faa Bestemmelser, der efter vort Skøn gør Forslagene uantagelige i den foreliggende Folketingsaffattelse, idet vi kun i Forbigaaende skal berøre enkelte andre blandt de Punkter, der til Tider har været draget stærkt frem i Debatten:

I. Navigationsundervisningsforslaget.

Den udvidede Skibsførereksamen's Borttagelse af Forslaget maa vistnok siges at være den største og mest afgørende Fejl, der er begaaet. Det bør siges rent ud, at de Vinterkursus uden Eksamen, som Folketinget har sat i Stedet, er intet værd, eller rettere de er værre end intet, fordi det kræver dog nogen Kyn-dighed i den hele Sag, før man faar Øje paa, at det hele er Blændværk, og at det overhovedet ikke vil være muligt at lægge noget af Værdi ind i de Folkehøjskolerammer, som Folketinget — velmenende sikkert, men saa haabløst uforstaaende — har indsat paa dette Punkt i Forslaget. Det kan vanskeligt betones skarpt nok, at det ikke er populære Højskoleforedrag, der er Brug for, men derimod Adgang til under et betydeligt og fuldt ud skolemæssigt Arbejde fra Elevens Side at erhverve saadanne Kundskaber, først og fremmest i skibstekniske Fag med de tilhørende Hjælpfag, at der kan bygges noget virkeligt paa dette Kundskabsgrundlag. Det maa dertil kunne dokumenteres, med hvilket Resultat den paagældende har gennemgaaet en saadan Skole, baade for Mandens egen Skyld og af Hensyn til Redere og andre, der mener at have Brug for ham.

Uden en Tilbagevenden i hvert Fald til Landstingets Affattelse af dette Punkt, bør Forslaget utvivlsomt ikke blive til Lov. Fra alle Sider af Skibsfarten har man været enig om denne Eksamen — Uenigheden kom først paa det Spørgsmaal, om den skulde være tvungen for Førere af visse store Skibe — og bortset naturligvis fra Indførelsen af en egentlig Skibsførereksamen betegner den at Kommissionen forlangte, og af Landstinget opretholdte, udvidede Skibsførereksamen i Grunden det vigtigste i hele Lovforslaget. En ordentlig tilrettelagt Eksamen af denne Art er et moralsk Krav, der burde være ganske uafviseligt.

Vi forbigaar, at Eksamenskravene af Folketinget blev indsat i selve Loven; det er upraktisk og inkonsekvent, naar man ser hen til Maskinistloven af 1911, men nogen afgørende Betydning kan det selvfølgelig ikke have.

I Stedet vender vi os til det saa stærkt omdebatterede Spørgsmaal om Fart mellem Styrmands eksamen og Skibsførereksamen. Folketingsaffattelsen godkender i Principet Skoleskibsfart mellem Eksaminerne og er for saa vidt vistnok i Overensstemmelse endog med de Redere, der ivrede saa stærkt imod Styrmandsfart mellem Eksaminerne. Bestemmelsen i den foreliggende Form er imidlertid hverken tilstrækkelig bestemt eller tilstrækkelig gennemtænkt; det ligger saaledes i Sagens Natur at i hvert Fald den Styrmand, der af en eller anden Grund faktisk har været henvist til at tage Styrmandshyren fremfor Skoleskibet, aldrig bør tvinges om Bord i dette, forinden han kan tage sin Skibsførereksamen. Ogsaa angaaende Spørgsmaalet om Parten mellem Eksaminerne synes det saaledes ubetinget nødvendigt, at der hidføres en Ændring.

Vi forbigaar fremdeles hele Spørgsmaalet om Skoleordningen; ikke fordi det ikke er stort og væsentligt, men fordi det næppe er afgørende. Der kan utvivlsomt faas noget brugbart ud af det, Folketinget foreslaar paa dette Punkt, naar henses til de rigelige Pengemidler, der an-

vises, og at det formodentlig bliver noget dyrere end den tidligere foreslaaede Ordning kan da i hvert Fald kun vække Betænkelighed ud fra et Skatteydernesynspunkt.

Tilbage bliver efter vort Skøn herefter kun det Punkt, der angaar Reglerne for Eksamensbedømmelsen. Efter det oprindelige Forslag skulde Lærerne deltage i Eksamensbedømmelsen, og vi forstaar, at man herigennem tog Sigte paa en ganske væsentlig Reform — ikke blot paa en i høj Grad tiltrængt Styrkelse af Bedømmelsens Sagkundskab, der tilmed intet kostede, men tillige paa Lærernes Stilling i det hele taget i Forbindelse med hele Spørgsmaalet om en væsentlig forbedret Uddannelse for Navigationslærerne. All dette tog Folketinget bort, sandsynligvis uden at se Sagens virkelige Rækkevidde, og det der blev tilbage paa dette Punkt blev ikke blot ringe, men i visse Henseender ganske uholdbart. Det er saaledes ubetinget urigtigt, at Bedømmelsen ved visse af Prøverne lægges i Enkeltmands Haand, og det er meningsløst, naar henses til, at de paagældende Prøver vedblivende kræver to Mand til Bedømmelsen, saa snart Prøverne afholdes udenfor Navigationsskolerne. Væsentligst for hele Udviklingen bliver det imidlertid, at Lærerne faar den Medvirkning ved Bedømmelsen, der var tiltænkt dem, og ogsaa paa dette Punkt forekommer det os, at en Tilbagevendten til Kommissionens, Regeringsforslagets og Landstingets Affattelse er en ubetinget Nødvendighed.

II. Søneringsforslaget.

Mod Søneringsforslaget i Folketingets Affattelse synes, derimod vanskelig nogen afgørende Indvending at kunne rejses. Den Forskydning, der er foretaget med Hensyn til Tonnagegrænser, Hestekraftsgrænser og Fartsbetingelser for Erhvervelse af de lavere Søneringsbeviser, synes ganske vist gennemgaaende ikke at være blevet begrundet paa anden Maade end ved Ønsket om at skaffe Lempelser, men egentlig Skade er der næppe forvoldt. Snarere kunde man maaske have Grund til nogen Bekymring med Hensyn til den af Folketinget truffne Bestemmelse om, at Styrmandseksamen skal give Adgang til at føre Sejlskib af indtil 400 Tons i al Fart. Denne Bestemmelse er nemlig ikke blot i sig selv mindre konsekvent, men den synes efter Omstændighederne at kunne komme til at drage uheldige Følger efter sig, ikke mindst for de unge Navigatorer, der af den lader sig forlede til at nøjes med Styrmandseksamen. Paa den anden Side er den utvivlsomt i Overensstemmelse med, hvad Sejlskibserhvervet selv anser for forsvarligt og gavnligt, og et Krav om Ændring paa dette Punkt vilde i hvert Fald ikke kunne tænkes stillet fra nogen Side som Betingelse for Lovens Gennemførelse.

Navigationkundervisningen i Norge. Det norske Udenrigsdepartement har som Medlemmer af en departemental Komité til Revision af Undervisningsreglementet ved de offentlige Navigationskoler udnævnt følgende Herrer:

Kommandør Harold Lundh, Formand, Skibsreder G. M. Bryde, Skibsfører K. S. Irgens (Bergensfjord), Skibsfører G. M. Michaelsen (Brabant) og Styrmand Bjørn Krogvig, Kristiania.

Direktør Carl Will ved De private Assurandører kan den 18. ds. fejre 50 Aarsdagen for sin Indtrædelse i ovennævnte Selskabs Tjeneste, idet han den 18. Oktober 1865 tiltraadte Stillingen som Assistent paa Selskabets Kontor. I denne lange Aarrække har Hr. Will udført et Arbejde, der fra alle Sider, ikke mindst fra hans Medassurandørers, har vundet den største Anerkendelse og Paaskønnelse, saaledes at Selskabets øverste Forretningsledelse allerede fra den 1. Januar 1886 blev ham overdraget, sammen med senere afdøde Kaptajn Chr. Schmiegelow, og derefter i mange Aar alene hele Overledelsen af den store Virksomhed, indtil han efter eget Ønske den 1. Januar 1911 fik tidligere Fuldmægtig ved samme Selskab, Chr. Hvidt, til Med-Forretningsfører. Hr. Will har dertil ved sin bramfri og altid elskværdige Optræden vundet et stort Antal Venner, der glæder sig over at have faaet Lejlighed til paa forskellig Maade at virke sammen med ham og haaber, at han endnu i en lang Aarrække maa bevare sin store Arbejdsevne usvækket.

Dødsfald. For faa Dage siden er en meget kendt Mand paa Jyllands Vestkyst afgaaet ved Døden, nemlig Redningsmand Peter Josefsen Trillinggaard, Harbøre, der i 33 Aar har staaet i Redningsvæsnets Tjeneste og ved henvend 40 Redningsforetagender har været med til at redde 370 Skibbrudne. Afdøde, der blev 75 Aar gammel, har været betroet en Række Tillidshverv paa sin Egn og var Veteran fra Krigen i 1864. Han var dekoreret med Redningsvæsnets Sølvmedalje og Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

—h.

Lods Nicolai Nicolaisen i Randers er den 5. ds. afgaaet ved Døden efter faa Dages Sygeleje. Afdøde, der har været Lods paa Randers Fjord siden 1899, var en i vide Kredse indenfor Sømandsstanden velkendt og afholdt Mand.

Det glæder os at kunne meddele, at Marineministeriet har imødekommet Sejlskibsfartens Ønsker om Afmærkning og Slæbebaade ved det nye Minefelt Syd for Drogden. Vi henviser desangaaende til omstaaende »Efterretninger for Søfarende«.

Hvordan faar vi Søfolk?

Fra Assistent A. C. Rasmussen ved Svendborg Sømandshøjskole har vi endvidere modtaget følgende:

Da det er en Kendsgerning, at mange Søfolk aldrig naar frem til at blive hverken Styrmand eller Skibsførere, saa kan man være sikker paa, at der maa være ganske bestemte Grunde, hvorfor saa forholdsvis faa naar dette Maal.

I min Artikel i dette Blads Nr. 39 pegede jeg paa en af disse Grunde, nemlig at mange dygtige Sømand er afskaaret fra at komme paa Navigationsskolen, fordi de ikke kan skaffe de nødvendige Midler til denne Uddannelse. Nu er det jo ganske vist umuligt for alle Sømand at naa op til at blive Officerer, da disses Antal nødvendigvis maa være mere begrænset, men for at fremme Lysten til Søen og Tilgangen af de Unge til den er det nødvendigt, at Opnaaelsen af Officersstillingen staaer som det dragende Maal for de unge Mennesker, og at dette Maal kan naas af enhver slink, jævnt begavet og samvittighedsfuld ung Mand, der vælger Søen som sin Livsvej, selv om han er fattig og maa støtte et nok saa fattigt Hjem med sine Sparepenge.

Jeg vil derfor endnu en Gang gentage, at det er min Overbevisning, at Rederne og Rederforeningerne, baade Sejl- og Dampskibs, vil handle i egen velforstaede Inter-

esse, hvis de benyttede disse for Søfarten saa indbringende Tider til at danne et Legalfond af en tilstrækkelig Størrelse til Hjælp for slynke, men fattige unge Sømænds Ophold paa en Navigationsskole.

En anden Aarsag til, at en Mængde unge Sømænd helt eller delvis gaar til Grunde eller opgiver Sømændslivet paa Halvvejen, er sikkert den, at saamange af de unge Mennesker overtages til at handle efter egen Indskydelse eller paavirket af Kammerater, hvad der ikke altid er det bedste. En stor Mængde unge Sømænd, der lader sig forlyre med vore Skibe, forbliver som Regel kun om Bord for én Rejse eller to, der maaske kan vare tre à fire Maaneder. Mangen ung Sømænds Søfartsbog viser, at han i Løbet af et Par Aar har været ude med en halv Snes Skibe. At et saadant Forhold ikke virker opdragende eller heldigt paa Sømændsdommen, er der sikkert ingen, der vil benægte. Følgen af en saadan Skiften bliver let, at mangel Sømænd, naar han er naaet op til nogle og tyve Aars Alderen, staar fattigere paa Klæder og Penge og mere svag af Karakter, end da han forlod sit Barn-doms-hjem som en fjortenaarig Dreng. Tænk en Gang den Tanke, om den Ungdom, der vælger sin Gerning paa Landjorden ved et eller andet praktisk Fag, fik sin Uddannelse hos en Snes forskellige Mestre eller Principaler. Hvad vilde der vel blive af den?

Det er derfor meningsløst, at Befalingsmændene om Bord i vore Skibe ganske er underkastet femten- til sekstenaarige Drenges Vilje, naar det gælder om at komme bort fra Skibet. Det kan ikke forlanges, at vore Skibsførere og Styrmand skal kunne faa Interesse for at hjælpe og vejlede unge Sømænd, som de véd, de kun har med paa én Rejse, og at den praktiske Uddannelse og Udvikling, en ung Sømænd faar, der snart er med et Sejlskib og snart med en Damper i en Uendelighed, ikke er meget bevendt, véd alle. — Naar jeg lader min Tanke gaa tilbage til de Hundreder af Sømænd, som jeg kender her fra Sømændshøjskolen eller har mødt om Bord i de forskellige Skibe, da er der en Mængde, som aldrig er blevet til noget, fordi de kom ind i denne ulykkelige omskiftende Tilværelse.

For de unge Sømænd, som bliver i længere Tid om Bord i samme Skib, faar Befalingsmændene selvfølgelig langt større Interesse. Som det er nu, bliver der ikke gjort meget fra vore Rederiers eller Skibsføreres Side for at holde paa Folkene. Vil disse forlade Skibet, faar de som oftest Lov til at gaa, uden at der bliver gjort alvorlige Forsøg paa at faa dem til at blive om Bord, dog har vi enkelte Rederier og Skibsførere, der har begyndt at gøre noget mere for at faa bedre Hold paa de unge Sømænd. Med de Forsøg, der i de senere Aar er gjort i denne Retning, har vi høstet mange glædelige Erfaringer, der tydeligt viser, at ved Samarbejde med de unge Sømænds Hjem kan der opnaas anderledes gode Forhold med Hensyn til Folkeholdet om Bord, end de der nu hersker, saaledes at adskillige Skibsførere ikke behøver at ængste sig ved Tanken om, hvordan de skal faa Folk og beholde disse om Bord. Vi har nemlig her fra Svendborg Sømændshøjskole i de sidste Aar udmønstret de unge Sømænd, som Hjemmene har betroet os, under ordnede Forhold.

Naar Foraaret kommer, og Skibene skal hemandes, bliver saa mange af de Unge, som vi kan skaffe, udmønstret paa de forskellige Skibe paa de Betingelser, at de skal blive om Bord, til Skibet lægges op, eller hvis det er Skibe, der gaar i længere Fart, skal de blive om Bord fra et til to Aar. Ja, vi har Skibe, hvor unge Sømænd har været med op til fire Aar. I den Tid, de Unge er om Bord i disse Skibe, opbevarer Kaptajnen en Del af deres optjente Hyre, der saa med passende Mellemrum enten tilsendes de Unges Hjem eller indsættes i Sømændssparekassen. Vi har saaledes den Glæde, at enkelte Rederier hver Maaned tilsender os Beløb fra 10 Kr. op til 60 Kr., alt efter som de unge Sømænds Stillinger er om Bord. Herved opnaas, at disse lærer Sparsommelighed, og at

de Hjem, der trænger til Støtte fra deres Sønner, har noget bestemt, de kan regne med. Desuden bliver de Unges Hjem altid straks underrettet om de forskellige Pladser, Skibene er ankommet til. Disse Goder sætter mange Hjem Pris paa, og de Unge sendes bort fra Hjemmet med større Glæde og Tillid, fordi man ved, at de kun forlader Skibet, enten efter Samraad med deres Kaptajn eller med Skolen her, og at de dernæst lærer Sparsommelighed.

De Rederier eller Skibsførere, der selv ejer Skib, og som faar de unge Sømænd paa denne Maade, staar aldrig i Forlegenhed for at faa Folk. Selv i et Aar som i Aar, hvor der har været langt større Vanskeligheder end ellers ved at faa Folk, har vi fuldt ud kunnet tilfredsstille disse Rederier og Skibsførere.

Vi saa her paa Sømændshøjskolen gerne, at mange flere Rederier og Skibsførere gennemførte de samme Principer, saaledes at de unge Sømænd om Foraaret kom ud under ordnede Forhold. Det vil være et uvurderligt Gode baade for de Unge og for dem, der skal arbejde med dem, at vide sig fri for denne evige Skiften, og endnu mere Glæde vil det vække i mange Hjem rundt om i Landet at vide deres Sønner anbragt om Bord i Skibene under gode og ordnede Forhold.

Den unge Sømænd, der i tre til fire Aar har faret med vore danske Skonnerter, og som derefter faar en Langfartstur med et stort Skib (selv om det bliver et udenlandsk Skib), er og bliver den bedste Sømænd, der kan faas. Ved at de unge Sømænd kommer ud under ordnede Forhold i vore Skibe, vil de faa noget lært, og vi kan da, med den prægtige Skonnertflaade, som kun Danmark ejer, altid være sikker paa at have Søfolk nok samt faa fornøden Tilgang til Navigationsskolerne, naar det ogsaa bliver muligt for den fattigste at komme ind paa disse, naar han er et luttigt og ordentligt Menneske.

A. C. Rasmussen.

Fragtmarkedet.

Stærk Stramhed karakteriserer Markedet i alle Retninger, og gennemgaaende er der i den sidste Uge betalt endnu højere Rater end i Følge vor forrige Beretning, hvilket vil ses af nedenstaaende. Der er et stort Begær efter Tonnage alle vegne, særlig fra U. S., La Plata og for Kul fra England, og andre Markeder, f. Eks. hjemgaaende fra Middelhavet, er bleven revet med i den opadgaaende Bevægelse. De politiske Forhold paa Balkan har bevirket, at græsk Tonnage i betydeligt Omfang holdes tilbage fra det almindelige Fragtmarked, og neutral Tonnage var jo temmelig knap i Forvejen i Forhold til Efterspørgslen. I Øjeblikket overstiger Begæret efter Tonnage i væsentlig Grad Tilbudet, og overalt holder Rederne deres Dampere i højeste Pris. Timecharter-Ordre er rigeligere end nogensinde, og der kan slutes til store Rater for et Aar og længere. Østen og Australien, som den senere Tid har ligget temmelig livløse, begynder nu ogsaa at røre paa sig. Blandt de seneste Befragtninger nævner vi:

Østen. Ris Haiphong eller Saigon 75/6 Marseille, 76/6 fransk Atlanterhavshavn, 79/ Dunkerque, Oktober—November. Paa Dødvægtbasis fra Calcutta 67/6 Spanien eller U. K., Oktober—November. Bombay/Hull 52/6 Dødvægt (5,200) ultimo Oktober.

Middelhavet. Bomuldsfrø etc. 29/ à 30/ pr. 60 Cbf. fra Aleksandria til Hull eller London, prompt. — Erts 16/ La Goulette/Ardrossan (3,900), 21/ Carloforte/Swansea (2,300). 17/ Marbella/Westhurtlepool (3,400). 13/ Huelva/Golfhavn, f. d. (5,000), Salt fra Tunis eller Trapani etc. omkring 28/ à 30/ Norge, nordligst Trondhjem. Erts Bilbao 15/ Westhurtlepool. 16/ Middlesbro.

Nordamerika. Tungt Korn fra Northern Range 12/3 à 12/6 Bristol Kanalen, 14/ à 14/3 én, 14/6

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, 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 mlævlende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

1271. Skotland. Firth of Forth og Moray Firth. Lods-Station. Besejling.

(„Notice to Mariners“ Nr. 886. London 1915.)

Paa Grund af de udlagte Miner er der Lodstvang for alle Skibe (indbefattet Fiskerfartøjer), som har et Dybgaaende af over 2,4 m, og Besejling uden Lods vil være i højeste Grad farlig. Fiskerfartøjer og andre Smaaskibe med over 2,4 m Dybgaaende skal samle sig ved Lods-Stationerne og vil blive lodsede ind i eller ud af Havnene i Grupper.

1. *Firth of Forth.* Indgaaende Skibe maa kun løbe ind i *Firth of Forth*, naar de har tilstrækkelig Tid til at naa *Inch Keith* før den officielle Dag ophører, hvilket er bekendtgjort i de officielle Trafikbestemmelser for *Firth of Forth*; de skal passere mellem *Isle of May* og *Anstruther Wester*; herfra skal de sætte Kurs 2 Sm S. om *Elieness* og herfra skal de sætte Kurs direkte paa *Kinghorn Ness*. Man advares indtrængende mod at komme S. for Linien fra N.-Pynten af *Isle of May* til *Kinghorn Ness*, før man er passeret Meridianen paa 3° W., hvor man skal sætte Kurs efter Midten af *North Channel*. Naar Skibene nærmer sig *Inch Keith*, skal de tage Lods fra Lodsfartøjet i *North Channel*.

Handelsskibe, som nærmer sig *Firth of Forth* S. fra, skal holde sig tæt til Land indtil *Barnes Ness*, hvorfra de skal sætte Kurs uden om *Isle of May* og passere mellem *Isle of May* og *Anstruther Wester*.

Det er forbudt at staa ind i Fjorden mellem *Isle of May* og Landet paa Fjordens S.-Side.

Skibe, som i Mørke nærmer sig *Firth of Forth*, skal holde støt Kurs og Fart, som de maa regulere saaledes, at de ikke naaer *Isle of May* før Daggry, da de herved undgaar at mindske Fart eller stoppe i Nærheden af *Isle of May*, hvor de udsætter sig for at blive beskudt.

Intet Skib maa ligge til Ankers mellem *Inch Keith* og en Linie trukket fra *Barnes Ness* til *North Carr Rock* i den officielle Nat.

Linien „*Barnes Ness—North Carr*“ skal betragtes som E.-Grænsen af *Firth of Forth*.

Ovenstaaende Paabud gælder for alle Skibe, hvad enten Havnen, de skal til, ligger E. eller W. for *Inch Keith*.

Udgaende Skibe skal passere Meridianen gennem 3° W. paa Breddeparallellellens gennem 56° 06' 30" N. og herfra sætte Kurs 2 Sm S. om *Elieness* og mellem *Anstruther Wester* og *Isle of May*.

2. *Moray Firth.* Skibe, der skal til *Cromarty* eller *Inverness*, skal tage Lods ved *Wick* eller *Burghead*. Udgaende Skibe skal landsætte Lodsene ved en af disse Stationer.

Det er farligt for ethvert Skib at sejle uden Lods SW. for en Linie fra *Findhorn* til *Tarbetness*. Wick: 58° 26' N. 3° 05' W. *Burghead*: 57° 42' N. 3° 30' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/312 og 31/886. København 1915.)

1272. Skotland. Pentland Firth og Moray Firth. Trafikbestemmelser.

(„Notice to Mariners“ Nr. 888. London 1915.)

For Skibsfartens Sikkerhed er følgende Bestemmelser for Trafikken i *Pentland* og *Moray Firths* traadte i Kraft:

1. Farvandet mellem det W.-lige Indløb til *Pentland Firth* og det E.-lige Indløb til *Pentland* og *Moray Firths* er delt i følgende 3 Dele A, B og C:

A. Farvandet begrænses:

Mod W. af en Linie trukket fra et Punkt, der ligger paa c. 58° 54' N. 3° 25' W. paa W.-Kysten af *Hoy*, til et Punkt, der ligger paa c. 58° 34¼' N. 3° 48' W. paa N.-Kysten af *Skotland*, W. for *Sandside* Bugt.

Mod S. af N.-Kysten af *Skotland*.

Mod E. af en Linie trukket fra *Old Head* paa *S. Ronaldsey* uden om *Pentland Skerries* til *Duncansby Head*.

Mod N. af *Ørken Øernes* S.-Kyst.

B. Farvandet begrænses:

Mod W. af en Linie fra *Pentland Skerries* til *Duncansby Head*, E.-Kysten af *Skotland* indtil S.-Siden af *Moray Firth*.

Mod S. af Kysten paa S.-Siden af *Moray Firth* til *Kinnaird Head* og af en Linie derfra til et Punkt, der ligger paa c. 57° 52' N. 1° 20' W.

Mod E. af det Stykke af Meridianen paa 1° 20' W., der ligger mellem 57° 52' N. og 58° 40' N.

Mod N. af en Linie fra *Pentland Skerries* til et Punkt, der ligger paa c. 58° 40' N. og 1° 20' W.

C. Farvandet begrænses:

Mod W. af *Ørken Øernes* Kyst fra *Mull Head* til *Old Head*, og af Linien fra *Old Head* til *Pentland Skerries*.

Mod S. af en Linie fra *Pentland Skerries* til et Punkt paa c. 58° 40' N. 1° 20' W.

Mod ENE. af en Linie fra *Mull Head* til et Punkt paa c. 58° 40' N. 1° 20' W.

2. Intet Skib maa være under Gang i de under A og B nævnte Farvande fra ½ Time efter Solnedgang til ½ Time før Solopgang.

3. Intet W.-gaaende Skib maa være under Gang i det under C nævnte Farvand fra ½ Time efter Solnedgang til ½ Time før Solopgang.

4. Skibe, som i Overensstemmelse med de under 2 og 3 anførte Bestemmelser er bestemte til Havne i *Moray Firth*, skal gøre deres bedste for at naa Bestemmelsesstedet senest ½ Time efter Solnedgang. Kan de ikke naa Bestemmelsesstedet inden den Tid, skal de ankre inden for 3 Sm af Land, dersom Vejret tillader det, og forblive til Ankers indtil ½ Time før Solopgang.

5. Skibe, som handler mod disse Bestemmelser, udsætter sig i højeste Grad for at blive boret i Sænk.

Advarsel. Neutrale og allierede Magters Skibe advares indtrængende mod, at gaa gennem *Pentland Firth*, da dette Farvand frembyder store Farer for W.-gaaende Skibe.

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

1273. Skotland. Pentland Firth. Trafikbestemmelser.

Se under Afdeling IV. Nr. 1272.

1274. Skotland. Hebriderne. Lewis. Stornoway. Havn spærret om Natten.

(„Notice to Mariners“ Nr. 890. London 1915.)

Stornoway Havn er lukket fra 1 Time efter Solopgang til 1 Time før Solopgang.

Skibe, som ankommer om Natten, skal ankre udenfor indtil 1 Time før Solopgang og derefter søge Forbindelse med Vagtskibet, førend de forsøger at løbe ind. 58° 11' N. 6° 22' W.

(„Notice to Mariners“ Nr. 886. London 1915.)

Paa Grund af de udlagte Miner er der Lodstvang for alle Skibe (indbefattet Fiskerfartøjer), som har et Dybgaende af over 2,4 m, og Besejling uden Lods vil være i højeste Grad farlig. Fiskerfartøjer og andre Smaaskibe med over 2,4 m Dybgaende skal samle sig ved Lods-Stationerne og vil blive lodsede ind i eller ud af Havnene i Grupper.

Alle Indløb er farlige, og det er absolut forbudt at løbe ind i nogen af dem, undtagen som fastsat i efterfølgende Bestemmelser.

Undersøgelsestjeneste er oprettet i Indløbet til *Hoxa Sund* og *Hoy Sund*. Skibe, der ønsker at sejle ind, maa søge Forbindelse med Vagtskibet og meget omhyggelig følge de Instruksler, som de modtager her.

Det er strengt forbudt at komme Indløbet til *Hoxa Sund* nærmere end 5 Sm, medmindre man er bestemt til *Scapa Flow*. Skibe, bestemte til *Kirkwall*, skal gaa direkte dertil.

De eneste Skibe, som faar Tilladelse til at sejle ind i *Hoy Sund* W. fra, er de, der er bestemte til *Stromness*. Skibe kan ikke sejle ind i *Scapa Flow* fra *Stromness*.

Det er forbudt at staa ind i *Hoxa Sund* og *Hoy Sund* om Natten.

Passage gennem *Cantick Sund* er fuldstændig forbudt.

Hoxa Sund: c. 58° 49' N. 3° 03' W. *Hoy Sund*: c. 58° 57' N. 3° 21' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/507. København 1915.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1276. Spanien W.-Kyst. Sisargas Øerne. Oplysning om Fyr.

(„Aviso a los Navegantes“ Nr. 22/413. Madrid 1915.)

Det ny Fyr, der er tændt paa *Sisargas* Øerne, er et hvidt Blinkfyr, der viser Tre-Blink hver 15^s, Blink 0,58^s, Mørke 2,42^s, Blink 0,58^s, Mørke 2,42^s, Blink 0,58^s, Mørke 8,42^s. 43° 21' 36" N. 8° 50' 41" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 36/033. København 1915.)

1277. Afrika. Swakopmund. Oplysning om Fløjtetønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 866. London 1915.)

Fløjtetønden er flyttet c. 1 Sm N. efter og ligger 4,3 Sm 280° (misv. NW. t. W.) fra *Swakopmund* Fyr. Fløjtetønden er rød med et hvidt Bælte mærket „*Swakopmund*“ og den har rød Topbetegnelse. c. 22° 40' S. 14° 26½' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/75. København 1913.)

1278. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Cape Cod Bugt. Cape Cod Canal. Lys- og Klokketønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 38/2706. Washington 1915.)

Den sorte og hvide lodret stribede Lys- og Klokketønde ved Indløbet til *Cape Cod Canal* er forandret til at vise Et-Blink hver 6^s, Blink 2^s, Mørke 4^s, i Stedet for at vise Lys med Fornørkelser. 41° 46¾' N. 70° 29½' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 44/1177. København 1915.)

1279. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sund. Cross Rip Fyrskib. Forandring.

(„Notice to Mariners“ Nr. 38/2709. Washington 1915.)

Omtrent den 15de Oktober 1915 vil *Cross Rip* Fyrskib blive forandret til at vise rødt Et-Lyn hver 3^s, Lyn 0,3^s, Mørke 2,7^s. Fyret vil blive vist fra et Gittertaarn midt i Fyrskibet, der ingen Master har. Skroget er helt sort med Skibets Navn i hvide Bogstaver. 41° 26' 50" N. 70° 17' 27" W.

1280. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Mattituck. Mattituck Bølgebryder. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 38/2711. Washington 1915.)

15 m inden for Yderenden af den W.-lige Bølgebryder ved *Mattituck* Havn er tændt et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 2^s, Lyn 0,5^s, Mørke 1,5^s. c. 41° 01' N. 72° 33¾' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 73 2361. København 1914.)

(„Notice to Mariners“ Nr. 38/2712. Washington 1915.)

Ud for Kysten er der til Opmaalingsbrug i en Afstand af c. 11 Sm fra Land udlagt nogle hvide Stumptønder med sort Flag mellem 40° 14' 00" N. 73° 45' 30" W. og 39° 54' 30" N. 73° 50' 00" W.

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

1282. Mexiko. Vera Cruz. Oplysninger.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 159/1452. 's-Gravenhage 1915.)

1. Det røde, faste Fyr paa NW.-Hjørnet af *Vera Cruz* Molen er forandret til et grønt, fast Fyr.

2. Det røde, faste Fyr paa Hovedet af *Fiscalmolen* er slukket.

3. *Afuera* Rev strækker sig med Dybder paa under 5½ m c. 0,18 Sm ud i SW.-lig Retning fra Midten af den N.-lige Bølgebryder.

4. Tønden ved *Lavandera* Rev er inddraget.

Vera Cruz: 19° 12' N. 96° 08' W.

1283. Panama. Porto Bello. Grunde.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 160/1465. 's-Gravenhage 1915.)

I Farvandet ved *Porto Bello* er fundet følgende Dybder mellem *Salmedina* Banke og den E. for Banken liggende Lys- og Fløjtetønde: a) 8,6 m Vand 0,56 Sm 283° (misv. W. ¾ N.) fra Toppen paa *Green Island*. b) 7,3 m Vand 0,54 Sm 275° (misv. W. ⅓ N.) fra samme Punkt. c) 5,4 m Vand 0,59 Sm 269° (misv. W. ½ S.) fra samme Punkt.

Banken med mindre end 9 m Vand W. for *Cocal* Pynt strækker sig 0,1 Sm længere W. paa end vist i Kortene.

S. og SW. for Øen *San Buenaventura* ligger flere Grunde i indtil 1 Sm's Afstand fra Øen.

Green Island: 9° 33½' N. 79° 41' W.

1284. Brasilien. Rio de San Francisco do Norte. Oplysning om Rev.

(„Notice to Mariners“ Nr. 865. London 1915.)

Revet med 4,5 m Vand (Koralbund) ligger paa 10° 20' 27" S. 36° 08' 06" W. (eng. Kort Nr. 892).

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/661. København 1915.)

1285. Rio de la Plata. Banco Inglés (English Bank). Lys-, Fløjte- og Undervandsklokke-tønde flyttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 847. London 1915.)

Lys-, Fløjte- og Undervandsklokke-tønden paa E.-Siden af *English Bank* er flyttet c. 2¾ Sm E. efter og ligger nu paa 35° 11' 37" S. 55° 40' 00" W. (eng. Kort Nr. 1749).

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/37. København 1915.)

1286. Argentina. Bahia Blanca (Puerto Belgrano). Grund fundet. Sejllinie forandret.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 159/1453. 's-Gravenhage 1915.)

I Løbet mellem *Banco del Este* og *Banco del Oeste* har der dannet sig en Grund, som strækker sig fra den sorte Lystønde Nr. 7 til den røde Lystønde Nr. 8.

Sejllinie bør nu trækkes NE. om *Banco del Este*, og ved Løbet er udlagt følgende Tønder: a) En rød Spidstønde *R.S.* paa c. 39° 03' 55" S. 61° 49' 10" W. b) En rød Spidstønde Nr. 1 paa 39° 02' 40" S. 61° 49' 20" W. c) En sort Stumptønde Nr. 2 paa 39° 01' 45" S. 61° 50' 05" W. d) En sort Stumptønde *R.H.* paa 39° 00' 48" S. 61° 51' 55" W.

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, 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.

I. Østersøen.

1287. Sverrig. Ystad. Grund. Afmærkning.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 40/721. Stockholm 1915.)

A. Følgende Forandringer vil snarest mulig blive foretaget ved Afmærkningen til *Ystad*:

1. *Sjöudden* Stage med Kost bliver inddraget. 55° 24' 52" N. 13° 48' 18" E.
2. *Röset* Stage med Kors bliver inddraget. 55° 24' 40" N. 13° 48' 28" E.
3. En sort Vager med 1 Ballon udlægges E. for *Röset*. 55° 24' 38" N. 13° 48' 40" E.
4. En rød Vager med 2 nedadvendte Koste udlægges paa 55° 24' 40" N. 13° 48' 08" E., Vest for en 4,7 m Grund, som skyder ud fra W.-Siden af *Röset*.
5. Anduvningsvageren med 1 nedadvendt Kost over 1 Ballon paa 55° 24' 38" N. 13° 49' 19" E. flyttes c. 150 m i SSW.-lig Retning.
6. *Lystønden* flyttes c. 150 m i SSW.-lig Retning.
7. Den nuværende S.-lige Stage med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost ved *Ystad Rev* ombyttes med en Stage med 1 Ballon over 1 nedadvendt Kost. 55° 24' 07" N. 13° 50' 14" E.
8. *Klostergrundet* sorte og røde Vager paa 55° 23' 42" N. 13° 50' 28" E. bliver inddraget, og en rød Vager med 1 Ballon mellem 2 opadvendte Koste bliver udsat S. for *Klostergrundet*, der har 5,4 m Vand.
9. En Stage med 1 nedadvendt Kost bliver udsat tæt W. for en 4 m Grund paa 55° 25' 12" N. 13° 49' 30" E.

B. Følgende Grunde er fundne:

10. En 2,4 m Grund paa 55° 24' 38" N. 13° 49' 37" E.
11. - 5,4 m — — 55° 24' 51" N. 13° 48' 23" E.
12. - 5,4 m — — 55° 24' 50" N. 13° 47' 52" E.
13. - 5 m — — 55° 24' 52" N. 13° 47' 43" E.
14. - 5,1 m — — 55° 24' 56" N. 13° 49' 20" E.
15. - 5,2 m — — 55° 25' 07" N. 13° 49' 20" E.
16. - 5,5 m — — 55° 23' 52" N. 13° 51' 38" E. c. NW. for denne Grund er der 6 m og 3,5 m Vand.
17. - 4 m — — 55° 24' 40" N. 13° 52' 25" E.
18. Paa den W.-lige Del af *Antilopsgrundet* er Dybden 5,1 m.
(Kort Nr. 160, 206 og 262.)

I følge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Malmö* er den kændrede Skonnert E. for *Sandhammaren* Fyr indbjærget. Fyret: $55^{\circ} 23' N. 14^{\circ} 11\frac{1}{4}' E.$
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. ⁴⁹/₁₂₅₄. København 1915.)

1289. Sverrig. Åhus. Grund.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 40/720. Stockholm 1915.)

Ved *Åhus* er fundet følgende Grunde:

1. En 6,5 m Grund paa c. $55^{\circ} 52' 05'' N. 14^{\circ} 27' 00'' E.$

2. - 7,5 m — — c. $55^{\circ} 51' 05'' N. 14^{\circ} 27' 15'' E.$

(Kort Nr. 160 og 206.)

1290. Sverrig. Sölvesborg. Fyr atter tændt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 40/719. Stockholm 1915.)

Sölvesborg Ränna Fyr Nr. 4 er atter tændt, og den midlertidige Stage med Kost er inddraget. $56^{\circ} 02' 43'' N. 14^{\circ} 35' 22'' E.$

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. ⁴⁵/₁₁₉₆. København 1915.)

1291. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Viksten. Grund. Lystønde midlertidig udlagt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 40/716 og 717. Stockholm 1915.)

1. En Lystønde, som viser hvidt Et-Lyn hver 3^a, er midlertidig udlagt paa $58^{\circ} 47' 15'' N. 17^{\circ} 57' 35'' E.$

2. Mellem *Viksten* og den faste Stage paa *Kastbådan* er der fundet Grunde med 6, 8, 9, og 8, 8 m Vand. Dybtgaaende Skibe bør gaa E. om den under 1 nævnte Lystønde.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. ³⁷/₉₅₃ og ⁴⁹/₁₂₅₈. København 1915.)

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

1292. Danmark. Sundet. Skovshoved E. Pulle.

En Sten med 5,1 m Vand er rapporteret at ligge c. 0,9 Sm E. for *Skovshoved* Havn. c. $55^{\circ} 45',7 N. 12^{\circ} 37',7 E.$

(Kort Nr. 156, 210, 211, 249 og 250.)

1293. Danmark. Sundet. Amager SE. Vager midlertidig udlagt. Oplysninger om Passagen NW. om det tyske Minefelt samt om Lodsning og om Bugsering.

Paa Grænsen er det *danske* Søterritorium SE. for *Amager* er udlagt 5 sorte Vagere med sorte Stager paa følgende Pladser:

Nr. 1 paa $55^{\circ} 30' (18'') N. 12^{\circ} 35' (48'') E.$

— 2 — $55^{\circ} 30' (33'') N. 12^{\circ} 38' (00'') E.$

— 3 — $55^{\circ} 31' (12'') N. 12^{\circ} 39' (40'') E.$

— 4 — $55^{\circ} 32' (29'') N. 12^{\circ} 43' (00'') E.$

— 5 — $55^{\circ} 33' (28'') N. 12^{\circ} 45' (00'') E.$

Vagerne er uden Topbetegnelse undtagen Nr. 2, der er forsynet med Ballon paa Toppen.

Mellem disse Vagere paa den ene Side og Linien „To-Kosten paa *Aflandshage—Drogden* Fyrskib“ paa den anden Side, kan Sejladsen foregaa NW. om det *tyske* Minefelt.

Den ovennævnte sorte Vager med sort Stage og Ballon paa Toppen (Nr. 2) ligger paa det i „E. f. S.“ Nr. ⁴⁶/₁₂₃₃ af 23de f. M. nævnte *danske* Lodsskibs Plads, og saavel denne Lodsdamper, som Lodsdamperen i Nærheden af Sømærket *Saltholm S.* gaar de lodssøgende Skibe imøde og giver efter Omstændighederne Sejlskibe Bugserhjælp. Anden Bugserbaadhjælp vil ogsaa være tilstede.

Saa vel Lodsning som Bugsering ydes Skibene vederlagsfrit.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. ⁴⁸/₁₂₃₉. København 1915.)

1294. Danmark. Sundet. Kjøge-Bugt. Skydning.

I Tiden fra den 24de Oktober til den 20de November d. A. vil der blive afholdt Skydeøvelser i *Kjøge-Bugt*.

Kjøge-Bugt: c. $55^{\circ} 27' N. 12^{\circ} 30' E.$

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1295. Danmark. Kattegat. Horsens-Fjord. Haldrup Mark. Fyr forandres.**
Haldrup Mark Ledefyr vil blive forandrede som følger: Bagfyret skal vise hvidt, fast Lys, og Forfyret skal vise hvidt Lys med Formørkelser. Forandringen vil være udført, naar Fyrene tændes om Aftenen den 1ste November 1915. c. $55^{\circ} 53\frac{1}{4}'$ N. $9^{\circ} 58\frac{1}{4}'$ E.
(Kort Nr. 156, 160, 227 og 242. Danske Lods Side 208. Fyr-Fort. Nr. 160.)
- 1296. Sverrig. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Hunnebådan. Midlertidig Lystønde inddraget.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 40/724. Stockholm 1915.)
Lystønden, som midlertidig var udlagt paa S.-Siden af *Hunnebådan*, er inddraget. $57^{\circ} 40' 55''$ N. $11^{\circ} 49' 35''$ E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 42/1001. København 1915.)
- 1297. Sverrig. Skagerrak. Urskär—Hafstenssund. Brämskär. Fyr forandres.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 40/735. Stockholm 1915.)
I en nær Fremtid vil der blive indsat en hvid Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra c. 285° til c. 306° , i *Brämskär* Fyr. Lysvinklen begrænses paa begge Sider af farvede Lysvinkler. $58^{\circ} 39' 20''$ N. $11^{\circ} 09' 32''$ E.
(Kort Nr. 236.)
- 1298. Norge. Skagerrak. Kristianiafjord. Hvaler. Asmalsund. Spjærgrunden E. Grund.**
(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/310. Kristiania 1915.)
1. En Baae med 2,7 m Vand ligger c. 120 m 63° (misv. E. t. N. $\frac{1}{2}$ N.) fra Jernstangen paa *Spjærgrunden*.
2. En Baae med 4,2 m Vand ligger c. 200 m 77° (misv. E. $\frac{1}{4}$ N.) fra samme Jernstang. Baaen ligger i den i *norske* Kort Nr. 1 viste Sejllinie.
Spjærgrunden: $59^{\circ} 03\frac{1}{2}'$ N. $10^{\circ} 55\frac{1}{2}'$ E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 43/1126. København 1915.)
- 1299. Norge. Skagerrak. Kristianiafjord. Drammen. Fyr flyttet.**
(„Bekjendtgjørelse fra Fyrdirektoren“ Nr. 10. Kristiania 1915.)
Drammen Ledefyr er flyttede saaledes, at Fyret der tidligere stod paa *Høegs Sjobod* nu er anbragt paa en Mast ved den øvre Ende af Havnevæsenets Kulkaj og Fyrmasten paa Bakken ved *Tangen* Kirke er flyttet ned paa Kajen ved *Sjomandsgangen*. Hver Fyrmast har en hvid Trekant paa Toppen. I øvrigt er Fyrene uforandrede. $59^{\circ} 43\frac{3}{4}'$ N. $10^{\circ} 14\frac{1}{2}'$ E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

- 1300. Nordsøen. Maas Fyrskib NW. Vrag.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 893. London 1915.)
Vraget af en Dampers med Masterne c. 2 m over Vandet ligger c. $17\frac{1}{2}$ Sm NW. for *Maas* Fyrskib. c. $52^{\circ} 11'$ N. $3^{\circ} 30'$ E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/308. København 1915.)
- 1301. Nordsøen. Galloper. Advarsel mod Miner.**
(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 172/1559. 's-Gravenhage 1915.)
Føreren af Damperen *Calypso* meddeler, at han gennem et *engelsk* Patrouillefartøj har faaet Underretning om, at der er opdaget et Minefelt W. for *Galloper* Banke. *Galloper* Banke: c. $51^{\circ} 47'$ N. $1^{\circ} 58'$ E.
- 1302. Norge. Fyr tændte.**
(„Bekjendtgjørelse fra Fyrdirektoren“ Nr. 10. Kristiania 1915.)
Følgende Fyr er tændte:
I. *Drag* Fyr, *Tysfjorden*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formørkelser. Lyset er:
1. grønt i Pejlinger fra 91° til 199° , fri E. om *Birkeneset*;
2. hvidt i — - 199° - 233° , fri N. om *Hulloynesgrunden*;

3. rødt i Pejlinger fra 233° til 279°, fri S. om *Lille Hulloy* og N. om *Manfjordneset*;

4. hvidt i — - 279° - 306°, fri N. om *Hellandsneset*.

Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus. Brændetid: 15de Aug.—30te April. 68° 02' 50" N. 16° 05' 45" E.

II. *Hundholmen Fyr, Tysfjorden*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formærkelser. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 69° til 149°, fri E. om *Bæsfjordneset*;

2. hvidt i — - 149° - 199°, fri W. om *Haukøyrunden*;

3. grønt i — - 199° - 248°, fri N. om *Skjerneset*;

4. rødt i — - 248° - 330°, netop fri af *Vikneset*;

5. hvidt i — - 330° - 16°.

Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrhus. Brændetid: 15de Aug.—30te April. 68° 08' 45" N. 16° 14' 10" E.

III. *Bolleskjær Fyr, Sandshavn*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formærkelser. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 175° til 193°, fri E. om *Kleveboen*;

2. hvidt i — - 193° - 225°, fri N. om *Gjoskjærene*;

3. grønt i — - 225° - 297°, fri S. om *Sandvikskjærene*;

4. hvidt i — - 297° - 301°, fri N. om *Kobberboen*;

5. rødt i — - 301° - 331°, fri W. om *Nubbeholmen* og netop fri E. om *Ildrene*;

6. grønt i — - 331° - 99°.

Flammens Højde: 4½ m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa Stativ. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 62° 15' 05" N. 5° 29' 45" E.

IV. *Rongleværsvund Fyr, E.-Kant af Lamholmen*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formærkelser. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 141° til 150°, fri E. om *Grimeskjærfluene*;

2. hvidt i — - 150° - 173°, fri W. om *Stensøftua*;

3. grønt i — - 173° - 359°, fri W. om *Eikholmen* og E. om *Baatskjær*;

4. rødt i — - 359° - 23°.

Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrhus. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 60° 49' 25" N. 4° 48' 00" E.

1303. Norge. Senjens. Solbergfjord. Sømærker.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 54/2004. Berlin 1915.)

Ud for SE.-Kysten af *Senjens* er der anbragt Jernstænger paa følgende Skær:

c. 69° 09',₈ N. 18° 06',₈ E.
1. Paa 1,₃ m Skæret ved *Furö* paa W.-Siden af *Dybvaag S.* for *Reisen (Sørreisen)*.

2. Paa det W.-ligste, netop overflydte Skær ved *Hemmingfjord* c. 1½ Sm N. for *Reisen*. c. 69° 11',₈ N. 18° 03',₉ E.

3. Paa to 1,₆ m Skær i Bugten ved *Viken* c. 1,₃ Sm NNW. for *Bjørnhiskjær Fyrbaake*, som staar paa 69° 14' 20" N. 17° 58' 20" E.

1304. Norge. Vikten. Ytre Ragnildtaren. Sømærke.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 54/1967. Berlin 1915.)

Ytre Ragnildtaren 3 m Baac ved NE.-Pynten af *Ytre Vikten* er afmærket med en Spirtønde. c. 64° 59',₁ N. 11° 11',₉ E.

1305. Norge. Lovøfjord. Vedø S. Sømærke.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 54/1964. Berlin 1915.)

Landgrunden S. for *Vedø* i *Lovøfjord* mellem *Jøen* og *Elvelandet* er afmærket med en Spirtønde. c. 64° 35',₈ N. 11° 21',₇ E.

1306. Norge. Bergen. Radøfjorden. Tyveholmen N. Grund.

(„Efterretninger for Sjøfarende“ Nr. 9/311. Kristiania 1915.)

En Baac med 1,₈ m Vand ligger 110 m 307° (misv. NW. ½ N.) fra Baaken paa *Tyveholmen*, S. for *Alversund*. Baake paa *Tyveholmen*: 60° 33' 30" N. 5° 13' 50" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/402. København 1915.)

Ingen Skibe maa vare under Gang i de ovennævnte Løb mellem *Chapman Fyr* mod W. og *Sunk Head* Lystønde eller en Linie mellem Tønderne *South Long Sand* og *East Shingles* mod E. i Tiden mellem Kl. 8 Em. og Kl. 3½ Fm.

Skibe, som ligger til Ankers inden for ovennævnte Grænser, maa ikke vise noget som helst Lys i Tiden mellem Kl. 8 Em. og Kl. 3½ Fm.

Alle andre Løb er lukket for Besejling.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 44/1169. København 1915.)

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

1312. England. Dover Stræde. Folkestone S. Vrag uskadeliggjort.

(„Notice to Mariners“ Nr. 907. London 1915.)

Vraget af Damperen, som var sunket c. 1 Sm SW. for det N.-ligste af de 2 Fyr-skibe, der afmærker Løbet i *Dover Stræde*, er uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget. Mindste Dybde over Vraget er 12 m. 51° 02¼' N. 1° 13½' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 48/1248. København 1915.)

1313. England. Dee Floden. Besejling tilladt om Natten.

(„Notice to Mariners“ Nr. 910. London 1915.)

Dee Floden og *Chester Havn* maa atter besejles om Natten. Alle Fyr er tændte.

Dee Floden: 53° 23' N. 3° 20' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/441. København 1915.)

1314. Skotland. Hebriderne. Lewis. Stornoway. Rettelse til „E. f. S.“ Nr. 50/1274.

Stornoway Havn er lukket fra 1 Time efter Solnedgang til 1 Time før Solopgang. 58° 11' N. 6° 22' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1315. Italien W.-Kyst. Salerno. Dybde.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 257/470. Genova 1915.)

Dybden i *Salerno Havn* er noget forandret. 40° 40' N. 14° 45' E.

1316. Italien W.-Kyst. Messina Stræde. Reggio Calabria. Fyr forandrede.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 249/462. Genova 1915.)

Det grønne Fyr paa Molehovedet ved *Reggio Calabria* er forandret til at vise grønt Et-Lyn hver 2^s, Lyn 0,5^s, Mørke 1,5^s. Det røde Fyr paa Kysten paa venstre Side af Indløbet er forandret til at vise rødt Et-Lyn hver 2^s, Lyn 0,5^s, Mørke 1,5^s. Fyrenes Synsvidde: 9 Sm. I øvrigt er Fyrene uforandrede. 38° 07¼' N. 15° 39¼' E.

1317. Italien E.-Kyst. Punta Maestra. Lystønde forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 257/474. Genova 1915.)

Lystønden ud for *Punta Maestra* viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s. 44° 57' 22" N. 12° 34' 23" E.

1318. Lilleasien. Rhodos. Rhodos Havn. Vrag.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 251/465. Genova 1915.)

Paa Yderreden ved *Rhodos Havn* ligger et Vrag med Masterne over Vandet 106' (misv. E. t. S. ¾ S.) fra *S. Elmo Fyr* og 13' (misv. N. t. E. ½ E.) fra *S. Angelo Fyr*. c. 36° 26' 50" N. 28° 16' 30" E.

1307. Norge. Lindesnes W. Grønsfjord. Bispen. Sømærke.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 54/1958. Berlin 1915.)

Paa *Bispen* paa W.-Siden af Indløbet til *Grønsfjord* er oprejst en Jernstang.
c. 57° 59' N. 7° 00½' E.
(Kort Nr. 236 og 255.)

1308. Holland. Rottumeroog. Baaker flyttet.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 165/1503. 's-Gravenhage 1915.)

Baakerne paa *Rottumeroog* er flyttede. Den lille Baake staar paa 53° 32' 36" N. 6° 33' 10" E. og den store Baake paa 53° 32' 21" N. 6° 33' 40" E. Afstanden mellem Baakerne er 711 m. Baakelinien Retning er uforandret.
{ (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 42/1083. København 1915.)

1309. Holland. Zeegat van Vlissingen. Paabud.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 169/1535. 's-Gravenhage 1915.)

Den Kommanderende i *Zeeland* har truffet følgende Bestemmelser for Sejladsen i *Zeegat van Vlissingen* og opad *Schelde*:

Det er forbudt at befare:

a) Farvandet, som begrænses af Kysten af *Zeeuwisch Vlaanderen*, af Linien, som forbinder *Nieuwsluis* Bagfyr med *Kaapduinen* Bagfyr, og af S.-Kanten af *Walvischstaart*, medmindre det er et Dampskib, der har *hollandsk* Lods om Bord. Herfra undtages Skibe, som har faaet Tilladelse til at anløbe eller afgaa fra *Cadzand*, dog maa disse Skibe ikke komme E. for den brudte Linie for *Cadzand* Badehus gennem *Lystønde Nr. 2* i *Wielingen* og W.-Siden af *Wielingensluis* Huskompleks.

b) I *Oostgat*, *Deurloo*, *Galgeput* og *Sardijngeul* mellem Kl. 6 Em. og Kl. 6 Fm. I Tilfælde af Nød kan Skibe faa Tilladelse til at løbe ind i *Oostgat*, *Deurloo* og *Galgeput* og ankre N. for Linien, der forbinder *Spidstønde Nr. 6 a* i *Oostgat* med *Lystønden* ved *Nolledijk*. Saadanne Fartøjer skal tydeligt føre de reglementerede Lanterner og straks ankre, naar de prajes, varskoes ved gentagende korte Stød med Dampfløjten, belyses af Søgelys eller hører Skud.

c) I Farvandet, som begrænses af Linien, som forbinder *Nieuwsluis* Bagfyr med *Kaapduinen* Bagfyr, og af Linien „*Hansweert—Walsoorden*“, mellem Kl. 9¼ Em. og ½ Time før Solopgang eller Kl. 6 Fm., naar Solen staar op senere end Kl. 6½ Fm.

d) I *Schelde* E. for Linien „*Hansweert—Walsoorden*“ fra ½ Time efter Solnedgang til ½ Time før Solopgang.

Føreren af et hvilket som helst Fartøj, der befinder sig i det under a nævnte Farvand, i *Deurloo*, *Oostgat*, *Galgeput* og *Sardijngeul* og den til *Holland* hørende Del af *Wester-Schelde*, skal øjeblikkelig ankre, naar det paabydes af Chefen for et *hollandsk* Orlogsskib eller af en *hollandsk* Officer, som er om Bord paa et Skib med civil Bemanding, og derefter følge de Ordre og Anvisninger, som gives af den kommanderende Søofficer.

Paabudet kan gives ved Prajen saavel som ved et løst Skud. Efterkommes Paabud, Ordre og Anvisninger ikke øjeblikkelig, vil der blive anvendt Magt, og man udsætter sig for Beskydning.

Wielingen: 51° 25' N. 3° 20' E. *Deurloo*: 51° 31' N. 3° 17' E. *Oostgat*: 51° 35' N. 3° 24' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/064. København 1915.)

1310. Holland. Schelde. Braakman. Forbud.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 170/1540. 's-Gravenhage 1915.)

Den Kommanderende i *Zeeland* har udstedt Forbud mod at ligge ud for de til *Bieroliet* og *Philippine* hørende Dele af *Braakman*.

Det er forbudt at ligge stille inden for 1000 m fra Toppen af Dæmningen, medmindre man har særlig Tilladelse dertil. *Braakman*: c. 51° 20' N. 3° 44' E.

1311. England. Themsen. Trafikbestemmelser forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 909. London 1915.)

Themsen. Al ind- og udgaaende Trafik skal indtil videre foregaa gennem *Edinburgh Channels*, eller gennem *Black Deep* S. om *Knock John* og *Knob* Lystønder og gennem *Oaze Deep*.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hestiggende Øe.

No. 839. China, East Coast—Wusung River. Shanghai Harbour—Light-Buoy established. Position. At a distance of about 2¼ cables, south-westward from the entrance to Tung ku creek, and 6½ cables (N. 57° E. Mag.), from the China Flour Mill Company's chimney northward of Point Hotel. Lat. 31° 17' N., long. 121° 34' E. Description. A red can-shaped light-buoy exhibiting an occulting white light every eight seconds, thus:
 Light. $\frac{4 \text{ secs.}}{\text{eclipse.}}$

Remarks. This Light-buoy marks the western side of the channel, and is known as »Tung ku«. Variation. 3° W. (Notice No. 839 of 1913, dated 20th September.)

Chart affected. No. 1601. Wusung river. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 394.

No. 842. Russian Maritime Province—Gulf of Tartary, Port Imperatorskaya. Milyutina (Freeman) Point—Light and Fog-Signal established. Position (approximate). Lat. 49° 02' 54" N., long. 140° 20' 41" E. (a) Light: Abridged description. Lt. F., W.R., 78 ft. Details: Character. A fixed red light with white sector. Elevation. 78 feet. Visibility. Distance not stated. Red from 190° (S. 18° W. Mag.), through west, to 31° (N. 39° E. Mag.). White thence to 36° (N. 44° E. Mag.). Obscured elsewhere. Structure. A white octagonal tower. Note. A note »(posn. approx.)« is to be placed on the chart against this light, and the note »Light buildings«, at Moushikova point, erased. (b) Fog-signal: Description. A bell sounded in the manner prescribed for Russian lighthouses; see page ix. of Admiralty List of Lights. Variation 8° W. (Notice No. 842 of 1915, dated 21st September.)

Charts affected. No. 3340. Gulf of Tartary, northern sheet, with plan. No. 2405. The Kuril islands. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 2207a. E.C. Korea and Siberia, &c., Pilot, 1913, pages 224, 225.

No. 843. Russian Maritime Province—Gulf of Tartary. Byelkina Point (Cape Disappointment)—Fog-Signal established. Position. At the new lighthouse which is in course of construction on Byelkina point. Byelkina point, lat. 45° 49½' N., long. 137° 41½' E. Description. A bell sounded in the manner prescribed for Russian lighthouses; see page ix. of Admiralty List of Lights. (Notice No. 843 of 1915, dated 21st September.)

Charts affected. No. 3841. Gulf of Tartary, southern sheet. No. 452. Yezo island. No. 2405. The Kuril islands. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 2206a. E.C. Korea and Siberia, &c., Pilot, 1913, page 216.

No. 846. China, North-East Coast—Yellow Sea, Hai Yung Tau. Thornton Haven—Details of Light. Position (approximate). On the south point of the entrance, at a distance of about 3¼ cables, 301° (N. 54° W. Mag.), from the Temple on Temple point. Lat. 39° 04½' N., long. 123° 09¼' E. Abridged description. (U) Lt. F. 190 ft., vis. abt. 5 m. Details: Character. A fixed white light. Elevation. 190 feet. Visibility. About 5 miles. Remarks. The light is unwatched. Note. This light is already shown on some copies of chart No. 1256. Variation. 5° W. (Notice No. 846 of 1913, dated 21st September.)

Charts affected. No. 2847. Hai yung tau. No. 3388. Terminal head to Hai yung tau. No. 1256. Gulls of Pe chili and Liau tung. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 1683. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 573.

à 14/9 to Havne Vesttalian, 13/ à 13/6 Skandinavien, November—December. Kul fra Virginia 36/ à 37/ River Plate, prompt. Paa »net form« fra Golfen betales 65/ lit Danmark, fra Atlanterhavshavn 60/. For Tønner fra Golfen betales 300/ til Vesttalian (1,200 Stds.), Oktober—November. Fra Stillehavet (San Francisco, Portland Qr. etc.) for Korn 95/ à 100/ til U. K. eller fransk Atlanterhavshavn.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grønsen 68/9 à 70/ U. K., 75/ Holland, 85/ Skandinavien, November. Fra Buenos Aires eller La Plata 60/ à 62/6 U. K., November. Hørfør 35/ Buenos Aires/New York (7,000), prompt.

Østersøen. For skaaren Last fra Sverig omkring 85/ à 90/ til Hull eller Grimsby, 100/ à 105/ til London, 115/ Liverpool eller Manchester, c. Fres. 180 Nordfrankrig. Vaad Træmasse 28/ Sundsvall/Preston, Fres. 60—65 for tør Masse til Rouen. Til Tunis noteres Fres. 245 for en Ladning D. B. B. fra Umeå.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth c. 15/ Danmark for 1,500—2,000 Tons Baade, 15/ à 16/ Sydsverig, 17/6 Østverig, 17/6 à 18/ Rouen, 24/6 La Rochelle eller St. Nazaire, 25/6 Bordeaux, 26/ Lissabon, 40/ Barcelona, 45/ Port Vendres, 43/ Cete eller Cannes, 40/ Marseille, 43/6 Genua, Savona eller Livorno, 30/ à 31/ Las Palmas, Teneriffa eller Madeira. Fra Cardiff eller Newport 17/ à 17/6 Rouen, Fres. 28 St. Nazaire, 30 Bordeaux, 42 Algier, 39/ Genua eller Savona, 42/6 à 45/ Port Said, 49/6 Aden (5,000), 30/ à 31/ Las Palmas etc., 40/ à 42/6 Buenos Aires eller La Plata, 45/ Campana, 45/6 Rosario.

(Skrevet den 12. Oktober 1915.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge Vest paa ligger Markedet fremdeles fast til uforandrede Rater.

Fra Norrbotten finder ikke flere Befragtninger Sted paa Grund af den sildige Aarstid, men Sydbotten har Laster nok til den faatallige fragtledige Tonnage. Vestsverig og Østnorge har adskillige Laster. Danmark ligger fremdeles mat paa Udfragter, særlig fordi Korneskport ikke finder Sted.

Returfragter Vest fra er vedvarende matte, og det er vanskeligt at erholde License, særlig til Sverig og Norge, hvortil der er forholdsvis flere Noteringer af Kullaster end til Danmark. Noteringerne for Kul fra Østbritannien er 14 à 16 sh. pr. Ton.

Angaaende de mindre Skibe udbydes der fra Nordtyskland vedvarende Laster; Stettin har dog været sparsommere med Ladninger, men Raterne er dog uforandret, hvorimod Ekspeditionen derfra har ladet en Del tilbage at ønske; Wismar har derimod været bedre, og Skibe er blevet ekspederet derfra paa 2 à 3 Dage med Kul; Rostock og særlig Lübeck synes stadig at have Laster nok; saaledes noterer Lübeck for Koksgrus til Sølvborg og Malmø 7 Kr., Gøteborg 9 Kr. Sverig og Norge har ikke noget af Interesse, hverken af Træ- eller Stenlaster. Danmark er for Provinsernes Vedkommende ikke særlig livlig og har ud over Sukker til Kjøbenhavn kun forholdsvis faa Kornlaster. Med Cement og Kalksten er det ligeledes ret sparsomt. Kjøbenhavn har for Tiden næsten ingen disponibel Tonnage; der sluttedes for Hvede til Svendborg, Aarhus 15 Øre, Majs til Rønne 31½ Kr., Sild til Stettin 70 Øre pr. Tønde. Fra lossende Dampere noteres enkelte Ladninger Bomuldsfrøkager, ligesom ogsaa nogle Majs-ladninger er i Markedet.

Fra Sø og Land.

Forsvunden Fyrbøder. I Følge Indberetning til Udenrigsministeriet fra det danske Konsulat i Malmø, var der blandt Besætningen paa Dampskibet »Svevia« af Trelleborg, der har været forsvundet siden 2. Februar d. A., en dansk Fyrbøder Carl P. Johansen, født den 30. Oktober 1886 vistnok i Kjøbenhavn. Personer, der maatte kunne give Oplysning om den paagældendes Hjemsted og eventuelle Slægtninge, bedes henvende sig skriftlig til Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv 5.

Havarier og Forlis.

Katarina, svensk Sejlskib, som paa Rejsen fra Karlskrona til Aalborg kom paa Grund i Flinterenden; kom flod med Assistance af Damperen »Hertha« og blev indbragt til Malmø.

Panama, Dieselmotorskib af Kjøbenhavn, kolliderede ved Afsejlingen fra Frihavnen med Dampskibet »St. Croix«. Begge Skibe fik en Del Skade, som maa repareres.

»Panama« skal til Göteborg og Kristiania for at komplettere Ladningen og fortsætter derefter til St. Thomas, nogle sydamerikanske Havne, gennem Panamakanalen og videre til Kina og Sibirien.

Jantine Maria, Sejlskib af Groningen, som paa Rejser til Kjøbenhavn med en Ladning Koks, kom paa Grund paa Valgrunden ved Landskrona, blev bragt flod af Svitzer.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Skruedamperen »Trondhjem«, bygget af Helsingørs Jernskib- og Maskinbyggeri til Det forenede Dampskibsselskab, foretoges den 8. ds. officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende forløb til Rederiets om Bord værende Repræsentanters fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bueran Veritas højeste Klasse »special survey«, er 230 Fod langt i Hoveddækket, 35 Fod bredt og 23 Fod 8 Tommer dybt. Maskinen er triple Ekspansion med Overflade Kondensation paa 900 indicerede Hestes Kraft, og Kedlerne er udrustede med Wilh. Schmidts Overhedere.

Dette Skib er, ligesom de tidligere til samme Selskab leverede Dampere »Bergenhus« og »Christiansund«, bestemt for Rutearten paa Vestnorge og specielt udstyret efter Nutidens Fordringer for denne Fart.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibbyggeris Skibsværft paa Refshaleoen, foretoges den 12. ds. en vellykket Prøvetur i Sundet med Motorskibet »Columbia«, Værftets Nybygning Nr. 302, der er bygget for Regning Aktieselskabet Det ostasiatiske Kompagni.

M/S. »Columbia«, der er et Skib paa 9.550 Tons, er forsynet med Dieselmotorer paa 3.100 ind. HK. og er iøvrigt i et og alt udstyret i Lighed med de til Kompagniet tidligere leverede Motorskibe »Malakka« og »Tongking«.

Prøveturen forløb med et i alle Henseender tilfredsstillende Resultat, og Skibet gaar straks i Fart.



Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau
ved CHARLES HVILSØM,
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. Send Opgave.

De forenede Bryggeriers
KAHYTS 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: Amaliegade 32-34, Tlf. 4956.

Tuborg Øl
og *Tuborg Mineralvande*
kan paa Grund af deres ypperlige
Kvalitet og store Holdbarhed særlig
anbefales til Skibsproviant.

Tuborgs Depot: Amaliegade 32-34, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, ank. Bordeaux 6/10. — Alexandra, Nielsen, ank. Baltimore 8/10. — Algarve, Borries, afg. Dartmouth 8/10. — A. N. Hansen, Sørensen, afg. herfra 10/10. — Antwerpen, Mikkelsen, afg. Rio de Janeiro 29/9. — Arkansas, Egense, ank. Newcastle 4/10. — Arno, Lepper, ank. Leith 9/10. — Aurora, Sonne, ank. La Rochelle 10/10. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Newcastle 5/10. — Beira, Mortensen, afg. Newcastle 5/10. — California, Petersen, ank. Leith 22/9. — Charkow, Søberg, afg. Newcastle 7/10. — Christian IX, Madson, ank. London 24/9. — Dagmar, Müller, ank. Almeria 6/10. — Dania, Jørgensen, ank. hertil 20/9. — Ebro, Lunge, ank. Marseille 1/10. — Florida, Ørsted, afg. New York 9/10. — Frederik VIII, Thomsen, ank. hertil 9/10. — Garonne, Kromann, afg. Grimsby 2/10. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 5/10. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, ank. Livorno 9/10. — Kasan, Rasmussen, ank. hertil 10/10. — Kentucky, Svane, afg. New York 30/9. — Kiew, Tonnesen, ank. London 6/10. — Louise, Swan, ank. Liverpool 8/10. — Louisiana, Jensen, ank. Aberdeen 8/10. — L. P. Holmblad, Mühlendorff, afg. Funchall 8/10. — Maja, Godtfredsen, ank. hertil 6/10. — Minsk, Gommesen, ank. Kings Lynn 9/10. — Morsø, Nellemann, afg. Newcastle 7/10. — Moskva, Jacobsen, ank. Newcastle 24/9. — O. B. Suhr Pedersen, afg. Vejle 12/10. — Omsk, Kvilesbæk, ank. Lissabon 4/10. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 4/10. — Pennsylvania, Lissner, ank. Buenos Aires 2/10. — Pregel, Iversen, ank. Marseille 1/10. — Rita, Johnsen, afg. Stettin 10/10. — Romny, Bøgvad, ank. Newcastle 4/10. — Saga, Hansen, afg. Helsingør 12/10. — Saxo, Viero, ank. Sarpsborg 8/10. — Skalholt, Sundvir, afg. herfra 9/10. — Texas, Peronard, afg. Gelle 12/10. — Tiber, Pape, afg. Messina 7/10. — Tomsk, Wiherg, afg. herfra 10/10. — Tula, Therkildsen, ank. Filadelfia 9/10. — United States, Gutsche, afg. New York 7/10. — Vendsyssel, Henriksen, afg. Stettin 10/10. — Viking, Petersen, ank. Newcastle 6/10. — Virginia, Fischer, afg. New York 25/9. — Sejler Viking, Buntzen, afg. Buenos Aires 7/10.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Leith 11/10. — Amalienborg ank. Helsingør 2/10. — Brattingsborg afg. River Plate 18/9. — Borelum afg. Aalborg 28/9. — Dausborg ass. Dungeness 30/9. — Elsborg ank. Kjøbenhavn 10/10. — Flynderborg ank. Kjøbenhavn 11/10. — Goldberg afg. Huelva 6/10. — Gurre ank. Kirkwall 5/10. — Hammershus ank. Panama 29/9. — Harrildsborg ass. Hirtshals 8/10. — Jelling ank. Vejle 10/10. — Jømsborg ass. Gibraltar 22/9. — Jungshoved afg. New York 6/10. — Jægersborg ass. Skagen 11/10. — Kallundborg ass. Skagen 9/10. — Kala afg. Glasgow 7/10. — Klampenborg ank. Kjøbenhavn 9/10. — Krusborg afg. Filadelfia 2/10. — Lejre ass. Norfolk 9/10. — Næsborg ass. Hirtshals 11/10. — Raudelsborg afg. Sunde 7/10. — Rosenborg afg. Savannah 6/10. — Silkeborg afg. Bristol 6/10. — Skanderborg afg. Manchester 1/10. — Skodsborg ank. Høvebank 2/10. — Snigerborg ank. Kjøbenhavn 10/10. — Steenborg ank. Sharoness 4/10. — Stjerneborg ank. Huelva 5/10. — Tuborg ass. Norfolk 29/9. — Taarnborg ank. Kjøbenhavn 5/10. — Ulfshørg afg. New York 27/9. — Uranienborg afg. Kjøbenhavn 9/10. — Ørskild afg. New York 10/10.

Vesterhavet. Inger, Skou ass. Helsingør 19/10, for Malmø. — Marie, Nielsen, ank. Highbridge 11/10. — Thyra, Lund, afg. Ardrossan 10/10, til Sevilla. — Nancy, Pedersen, ank. Esbjerg 11/10. — Rigmor, Udell, ank. Nethelme F 11/10. — Gerda, Iversen, ass. Helsingør 11/10, for Åhus. — Karla, Pedersen, afg. Newcastle 10/10, til Gelle. — Yrsa, Gramstrup, afg. Skotskar 10/10, til Casablanca. — Anna, Jessen, ank. Lissabon 10/10. — Bertha, Døgn, afg. Liverpool 9/10, til Göteborg. — Nexos, Jensen, afg. Kjøbenhavn 9/10, til Hærshamn. — Stella, K. Nielsen, ank. Kjøbenhavn 10/10. — Polly, Mathiasen, ank. Kjøbenhavn 10/10. — Dagmar, Sørensen, afg. Southampton

9/10. til Methil. — Hebe, Gregersen, pass. Dragør 9/10. for Huelva. — Laura, Thøgersen, ank. Nordmøring 9/10. — Elton, Hansen, ank. Luleå 9/10. — Johanne, Mikkelsen, afg. Coreubion 6/10. til London. — Valborg, Jepsen, pass. Gibraltar 6/10. for London. — Fylla, Brinch, ank. Piteå 8/10. — Ulla, Hansen, afg. Swansea 5/10. til Odeuse. — Olga, Christensen, afg. Ardrossan 5/10. til Sevilla. — Carmen, Basse, ank. Ceuta 5/10. — Nordsoen, Nielsen, ank. Alicante 4/10. — Cito, Toft, ank. Santander 1/10. — Nerma, Madsen, ank. Hernösand 2/10. — Nora, Møller-Hansen, ank. Sevilla 1/10.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, ank. New York 30/9. — Johan Siem, Tannebek, er afg. Savannah. — Harald Klitgaard, Nielsen, afg. Burutslaud 10/10. — Russ, Petersen, afg. Baltimore 22/9. — Wladimir Sawin, Wittenkamp, afg. Algier 24/9. — Excellence Pleske, Boutrup, afg. Aalborg 8/10. — Michael Ontchoukoff, Nielsen, afg. Newcastle 28/9. — Generalkonsul Pallisen, Folkenberg, afg. Buenos Aires 2/10. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Kirkwall 10/10. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Ardrossan 8/10. — Nawa, Dahl, afg. Montevideo 17/9. — Freja, Harboe, ank. Baltimore 8/10. — Rota, Christensen, afg. St. Thomas 22/9.

Det ostasiatiske Kompagni. Annam afg. Kirkwall 10/10. hjemg. — Arabien afg. Vladivostok 10/10. hjemg. — Palstria afg. Nicolajevsk 22/9. hjemg. — Indien afg. Vladivostok 9/10. hjemg. — Magdalena afg. San Francisco 4/10. udg. — Panama ank. Göteborg 10/10. udg. — Bandou afg. Göteborg 12/10. udg. — Chumpon ank. Kjøbenhavn 2/10. — Fionia ank. Singapore 6/10. udg. — Pangan afg. Bangkok 6/10. hjemg. — St. Croix ank. Kjøbenhavn 6/10. — Delagoa afg. Buenos Aires 23/9. hjemg. — Oceana afg. Funchal 21/9. udg. — Rhodesia ank. Göteborg 10/10. udg. — Transvaal ank. Marseille 1/10. hjemg. — Bintaug afg. St. Thomas 21/9. hjemg. — Jutlandia afg. St. Catherines Point 24/9. udg. — Selandia afg. Kirkwall 10/10. hjemg. — Tranquebar afg. Algier 11/10. hjemg. — Australien pass. Perim 1/10. udg. — Kina afg. Sydney 2/10. hjemg. — Natal ank. Vladivostok 9/10. hjemg. — Siam ank. San Francisco 25/9. hjemg. — Tongking ank. Aarhus 5/10. hjemg.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. New York 6/10. til Kjøbenhavn. — Gullfaxe, Petersen, ank. Filadelfia 5/10. — Skinfaxe, Weichardt, afg. Kjøbenhavn 8/10. til Hernösand. — Rimfaxe, Haare Petersen, ank. Grimshy 7/10.

Dania. Mary, Clausen, ank. Aviles 11/10. — Flora, Lorentzon, ank. Haparanda 9/10. — Nelly, Clausen, ank. Tynen 7/10. — Lilly, Bang, ank. Gijon 2/10. — Alexy, Duhn pass. Helsingør 11/10. til Boulogne. — Dagny, Sorensen, pass. Helsingør 10/10. for La Rochelle.

Thura. P. Bom, Jørgensen, ank. Leith 5/10.

Dampskibsselskabet Redby Havn. Freja afg. Trepørt 10/10. — Lidso afg. Aalborg 9/10.

Ero. Enigheden, Jensen, ank. Aarhus 6/10. — Energi, Jensen, ank. Horsens 6/10. — Emanuel, Svane, ank. Vejle 10/10. — Erindring, Nielsen, ank. Leith 9/10.

Sejlskibe.

Svendborg. Libra, Hansen, ank. Leith 4/10. — Clytia, Jensen, ank. Newcastle 4/10. — Roma, Jensen, ank. Risør 4/10. — Frits Emil, Nielsen, ank. Granton 4/10. — Standard, Rasmussen, ank. Fowey 5/10. — Alfrøde, Clausen, ank. Troense 5/10. — Criterion, Nielsen, ank. Oxolösund 6/10. — Norden, Olsen, ank. Newport 6/10. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Leith 6/10. — I. M. Nielsen, Hansen, ank. Kristiansand 7/10. — Olga, Rasmussen, ank. Gørgø 7/10. — Willemoes, Eriksen, ank. Hernösand 7/10. — Gefion, Lund, ank. Leith 7/10. — Ruth, Larsen, ank. Kragerø 8/10. — Carl, Clemmensen, ank. Horsens 7/10. — Capella, Hansen, ank. Horsens 8/10. — Fortuna, Jørgensen, afg. Newcastle 9/10. — Emilie, Rasmussen, ank. Focamp 8/10. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Leith 8/10.

Era. Orelia, Clausen, ank. Thorshavn 4/10. — Argo, Clausen, ank. Fleetwood 4/10. — Alta, Albertsen, ank. Trawemünde 4/10. — Pampa, Thorsteinson, ank. Grimstad 4/10. — Abba, Hansen, ank. Newcastle 4/10. — Tvørøyri, Watson, ank. Thorshavn 4/10. — Willi, Knudsen, ank. Granton 5/10. — Rolf, Rasmussen, ank. Ayr 5/10. — Caldor, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 4/10. — Apollo, Raahauge, ank. Ayr 2/10. — Fulton, Eriksen, er ank. Liverpool. — Poseidon, Rasmussen, ank. Trawemünde 6/10. — Johanne, Thøgersen, ank. Cardiff 5/10. — Anne, Hansen, ank. Swinemünde 6/10. — Laura, Jensen, ank. Littlebay 6/10. — Salus, Andersen, ank. Dundrum 6/10. — N. Hansen, afg. Hafnufjord 6/10. til Fogo. — Proven, Schmidt, ank. Ayr 6/10. — Minda, Rasmussen, ank. Trawemünde 7/10. — Marienborg, Olsen, ank. Kjøbenhavn 6/10. — Hebe, Clausen, ank. Leith 6/10. — Haabet, Rise, ank. Trawemünde 7/10. — Husavik, Hansen, ank. Miramichi 7/10. — Caroline Kock ank. Halifax 7/10. — Uranus, Stegmann, ank. Kjøbenhavn 8/10. — Sofie, Mollmann, ank. Randers 8/10. — Alf, Hansen, ank. Trawemünde 8/10. — Iduu, Rasmussen, ank. Wismar 8/10. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Kongshavn 8/10. — Hertha, Krull, ank. Chatham 8/10. — Cathrine, Boye, ank. Leith 8/10. — Rosanna, Raahauge, ank. Göteborg 8/10. — Nanna, Østermann, ank. Stettin 8/10. — Danmark pass. Lizard 30/9. vestg. — Hermod, Petersen,

ank. St. Brieux 29/9. — Gertrud, Christensen, ank. Udevalla 8/10. — Lyra, Madsen, ank. Leith 9/10. — Frem, Christoffersen, ank. Leith 9/10. — Haabet, Petersen, afg. Westmanøerne til Göteborg 9/10. — Albertha, Kromann, ank. Newcastle 9/10. — Nathalia, Eriksen, afg. St. Brieux 9/10. til Irvine. — Apollo, Albertsen, ank. Trawemünde 10/10. — A. H. Friis, Hansen, ank. St. Johns (N.F.) 9/10. — Emanuel, Kock, ank. Aalborg 11/10. — Viking, Weber, ank. Kiel 11/10. — Ami, Albertsen, afg. Egersund 11/10. til Leith. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. Greenock 8/10. — Jørgen Olsen, Nielsen, er ank. Malaga 10/10.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 14. Oktober 1915. — Hvordan faar vi Sofolk? — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Kob og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsføtteretninger. — Kjøbenhavns uofficielle Børskurs.

SØFARTSTEKNISK FORENING.

Møde afholdes Fredag den 15. Oktober Kl. 8 Aften i Odd Fellow Palæet. Hr. Overingeniør BLACHE vil holde Foredrag om Dieselmotoren.

Fartøi,

med eller uden Motor, Lasteevne cirka 70 Register-ton, helst nyt, ønskes købt straks.

Tilbud med alle nødvendige Oplysninger sendes

K. MADSEN,

Vik i Vesteraalen, NORGE.

CHRISTIAN THEIL

Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibsbrød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

Berg & Larsen

Nyhavn 63, København,
Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampfougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

INTERNATIONALT PATENT-BUREAU A/S
PATENTER
— UDFÅR — UDBYDES — UDVIKLES —
Patent til Salg.
Nr. 18078 og 19617
L. M. Le Dantec:
„Skruerpropeller“ og „Propeller“ udbydes til Salg eller Licens ved
VIGGO C.A.C.T. EBERTH & MARCUS-MØLLER-
NYGADE 6
TEL: 925 KØBENHAVN
Varemærker og Mønstre registreret.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.
J. Bindselev, Vesteraagade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

LANDMANDSBANKEN

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

Stavanger Preserving Co.

Stavanger.

Hermetik til Skibsbrug

faas hos

Skibsprovianteringshandlerne

— over hele Verden. —

Kjøbenhavns
uofficielle Børskurs d. 13. Oktbr. 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		227	227 ¹ / ₄
Danmark		249	249 ¹ / ₄
Norden		248 ³ / ₄	249
Carl		274	274 ¹ / ₂
Dannebrog		293 ¹ / ₂	293 ³ / ₄
Skjold		250 ³ / ₄	251
Urania		—	—
Dampsk. af 1896		26 ⁵ / ₈	269
Hejmdal		290 ¹ / ₂	291
Gorm		289 ¹ / ₂	289 ¹ / ₂
Neptun		287 ³ / ₄	268 ¹ / ₂
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		—	—
State- og Kredtforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ uops. Stats.		—	—
3 ¹ / ₂ Husejer Kreditk. 1. Afd. 1. S.		—	—
3 ¹ / ₂ Kbhvn. Kreditf.		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — 2. Serie.		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — 1. —		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf. 9. —		84 ¹ / ₂	86
4 ⁰ / ₁₀₀ — 7. —		85	87
3 ¹ / ₂ Landkreditk. 3. —		—	—
8 ¹ / ₂ —		—	—

	Gjort til	Køber	Sælger
Aktier.			
Nationalbank		144 ¹ / ₂	146 ¹ / ₂
Privatbank		119	119 ¹ / ₂
Landmandsbank		144 ¹ / ₂	144 ³ / ₄
Handelsbank		154 ¹ / ₂	155
Kbhvns Laane- og Diskontobank		101 ¹ / ₂	102
Sukkerfabr.		270 ¹ / ₂	270 ¹ / ₂
Burm. & Wain		130	130 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier		157	157 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnak		—	—

Vekselkursen d. 13. Oktober 1915.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	78.50	
London	17.97	
Paris	66.50	
Amsterdam	159.00	
Wien	56.00	

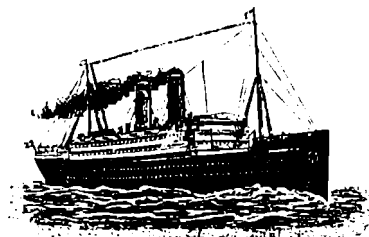
Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

HÄNSCHELL & CO.
BARBADOS W. I.
Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

WIESE & Co., LISSABON.
SKIBSMÆGLERE & SALTEXPORTØRER.
Bunker Kul. (Største flydende Kullager). Billigste Priser.
Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).



Viggo Jensen, A/s.
Maskinfabrik • Aarhus.
Al Slags Skibsarbejde,
større saavel som mindre
Reparationer udføres,
iligesom vi paatager os
Rensning af Kedler.

Kun første Klases Arbejde udføres.

— Telf. 2437. —

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 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: 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 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 10756

Genforsikrings-Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 6 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316 Telegr.-Adr.: REASSURANCE

Forsikringsaktieselskabet „National“

København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige, faste Præmier

Hovedkontor: Nørrevoldgade 15
Telefon 7565. Telegram-Adr.: „Nation“.

H. P. HAGELBERG.

Konsulent i Skibs- og Søfartssager. — Havaragent.
Sø-Assurance-Expert.

Assistance tilbydes i Strændings- og Havnrittilfælde, samt ved Søforklaringer etc. Endvidere ved Kontrahering, Vurdering, Køb og Salg af Sulbe. Tilsyn føres med Skibe under Nybygning og Reparationer.

Bopæl: 13, Nordre Frihavns-gade, København. Telegram-Adresse: BERGHAGEL, KØBENHAVN. Telefon Øbro 3408 x.

R. Møllers Skibsværft.

Telefon 246. Faaborg. Telefon 246.

**Nybygning og Reparation
af Træskibe.**

**Patent-Ophalingsbedding for
450 Tons Egenvægt.**

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. —

Skibs-

Provieringshandlere.

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.

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.

Aarhus. Sophus E. Johnsen. Tlf. 2869 & 2879. Tlfgr.-Adr.: Sejus. Breve til min Adresse leveres straks ved Skibs Ankomst. Motorbaad til Rheden.



Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

Axel Carlsen

Skibshandel ved Toldbodvejen, AALBORG. Telegr.-Adr.: Axel Carlsen. Telefon 707.

Hans Nielsen

Skibsproviantering Aarhus.

A. Veltheim,

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

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's Eftf.

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.

P. Jørgensen & Co., Korsør.

Telegramadr.: „Jørgensen“.

— Skibsmæglere. —

Telefon 6 & 16.

Statstelefon 11.

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

Skibsmægler

C. V. Petersen,

Telef. 149 Svendborg Statstelef. 10 Dampskibsagent

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

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

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Overretssagfører

E. Moltzen

Odense

Retssager (sp. Sø- og Handelsager) og Handelsinkassation.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søager).

Put

en Kasse »Svendborg Bockøl« ned i Proviantrummet, saa har De stedse et godt holdbart og sundt Glas Øl at byde Deres Venner, hvor paa Kloden, De end kommer.

Jens Philipsen

Statsaut. Forhyring Havnen 13. Telefon 732. Horsens.

Remingtons

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

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlf. Adr.: Tonnage. Telefon: 3224. 3244.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPIERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigpaaede Klimdalager.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning, Telt. 6. Dragør. Telf. 8. 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: „Slotsbyrning“.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Sandballast

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

„S/P Progres“ „S/P Avance“

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Løberander til D. F. O. S.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.



Utzon & Stegmann, Skibsmæglere. Aalborg.

Telegr.-Adr.: UTZON.
Telefoner: 2200 - 2075.
Statstelefon 2.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Tell. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyt-
kakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Tell.
76 Damp- & Sejskibe 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.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift — Solid — Driftssikker.

5—100

HK

A/s „**VØLUND**“.

Blegdamsvej 32. København N.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTS PRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre.
Anden Side og Siden efter Tekst pr. Petitlinie à 45mm Bredde 25 —
De øvrige Sider pr. Petitlinie à 45mm Bredde 20 —
Moderation for 5 Gange 13 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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).

Aarhus mekaniske Værksted
Alle Slags Skibs- og Maskinreparationer
samt Kedelrensning udføres.
Fredensgade 16. Telefon 3950.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og
midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværks-
arbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved
Henvendelse til

Entreprenør **F. HINRICHSEN,**

Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,

Telef.: 6917 Grønningen Nr. 1 — Kjøbenhavn. Ekspertlæger
6916 i Fribavnen.

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. Hægs 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 hævrende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Safartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Kongens Enghave. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal

Telefon 8631. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

N. SANDBERGS Skråderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skråderi og Herreokvlpering.

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.

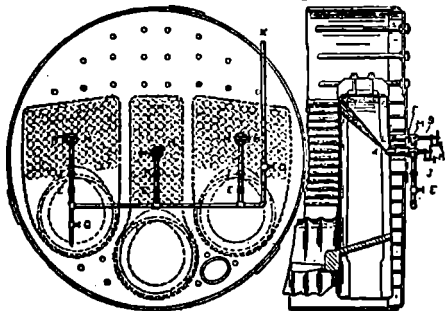
Nr. 42.

Kjøbenhavn, Torsdag den 21. Oktober 1913.

22. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS

Billige i
Anskaffelse.

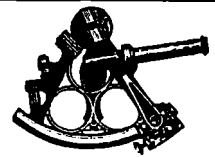


Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedler er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at aabne Røggæmskammerdøre, hvorved undgaaes kolde Luftrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower faa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Foreger Kedlernes Nyttevirkning.
Eneforhandler: **M. B. COHN,** TELEFONER.
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30. 1403 — 1405
Telegram-Adresse: „AMIANTE“. 3063 — 3073

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
Petrograd. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.


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



75 Kr.
Preisler
Kjøbmagergade 18.

AKTIESELSKABET HOLZAPFEL-SELANDIA

Compositioner
Jern, Staal og Træskibsbunde.
Leverandør til Flaaden.

Inreglstreret



Varemærke

Rustbeskyttende Farve
Bunkers og Lastrum.
Leverandør til Statsbanerne.

Telegramadr.: „HOLZANDIA“.
Kontor: Toldbodvej 7, Kjøbenhavn.

Telf.: 5601. Palæ 2256.
Fabrik: Øresundsvej, Amager.

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. — Telefon 4980.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, 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“.

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

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.

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

C. L. Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer



S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri

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

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer
tilsalg Vestergade 27.

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
»Bunker-
depot.»

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT
Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.
ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

Telefon
513

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
»Bunker-
depot.»

HELSINGØRS BUNKERKUL DEPOT.

Prima Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat til Dagens billigste Priser.

C. K. HANSEN.
KØBENHAVN.

∴ DAMPSKIBSRHEDER ∴

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.
BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dampskibsselskaberne
VULCAN og MERCUR

Telefon 5459. Telegramadresse: „Canus“.

Korresponderende:

Reder N. P. Nielsen,

Herluf Trollesgade 28.

A. O. ANDERSEN & Co.

Copenhagen & Christiania.

Telegr.: Pacao { Copenhagen. Teleph. { 5838 Copenhagen.
Christiania. { 19389 Christiania.

STEAMSHIPOWNERS-AGENTS

Chartering - Clearance - Average.

P. Brown jun. & Co.

Dampskibsrederi * Dampskibsagentur.

Amallegade 43. — Telegr.-Adr.: »Brown«. — Tlf. C. 276.

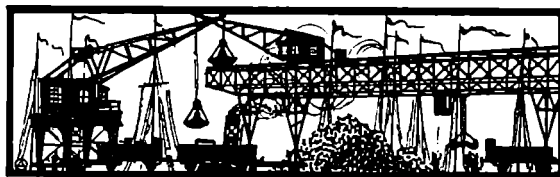
Knud Degn. Raadgivende Ingeniør,
cand. polyt. M. Ing. F.

projekterer og leder Udførelsen af alle Slags

**Havne- &
Uddybningsarbejder**

Kontor: Havnegade 55¹, København K. Telefon 351.

DEMAG



**Losse- og
Transport-
anlæg,
Havnekraner,
Wagontippere,
Selvgribere.**

REPRÆSENTANTER:

Edwards & Rasmussen
INGENIØRER.

København B, Vestergade 3.

**DEUTSCHE
MASCHINENFABRIK A.G.
DULSBURG**

**Traadløs
Telegrafi**

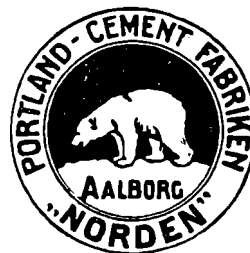
Københavns Radiotelegrafskole

Centralundervisnings-
anstalten i Radiotelegrafi

Dag- og Aftenkursus

Lavendelstræde 1, 1. Sal

Byen 3790



P. Schou & Co.
Skibsprovantering

FREDERIKSHAVN
Telegr.-Adr.: „Schou“

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

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

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

Kjøbenhavn, den 21. Oktober 1915.

Om den amerikanske »seaman's act« — »La Follette's seaman's act«, som den hyppigt høres betegnet — der som bekendt blev undertegnet af De forenede Staters Præsident den 4. Marts i Aar, blev det forinden Vedtagelsen gjort gældende i Staternes Rederkredse, at den vilde virke ganske ødelæggende paa den amerikanske Skibsfart, fordi dens Bestemmelser i Virkeligheden prisgav al Rederibedrift til Skibsbesætningernes Forgodtbeholdende, eller rettere sagt til de daarlige Besætningselementers Forgodtbeholdende. Efter Lovens Gennemførelse er denne Opfattelse ingenlunde blevet afdæmpet. Loven, der i sin Titel først og fremmest betegner sig som »an act to promote the welfare of american seamen in the merchant marine of the United States« erklæres allerede nu — den træder først i Kraft d. 4. November for amerikanske Skibe og 4 Maaneder senere for udenlandske Skibe — at have fremmet dette Hovedformaal saa virkningsfuldt, at den Tonnage, som de betrængte amerikanske Sømand helst skulde sejle med, er i rivende Tilbagegang.

Denne Opfattelse af Lovens Hensigtsmæssighed, som saaledes kom til Orde paa et meget tidligt Tidspunkt, synes nu at have vundet afgørende Tilslutning i selve de amerikanske Regeringskredse. I Begyndelsen af September offentliggjorde nemlig Handelsdepartementet i Washington en Kundgørelse om, at »La Follette's seaman's act« ikke finder Anvendelse paa Skibe, der er registreret i Staternes Handelsflaade i Henhold til en midlertidig Lov af 18. August 1914, ved hvilken Præsidenten bemyndigedes til med visse Tidsbegrænsninger at ophæve eller modificere Lovgivningens Bestemmelser om Skibsmaaling, Skibskontrol, Befalingsmænd i Skibe og Skibsmandskab etc. med Hensyn til Skibe, der efter denne Registreringslovs Regler bragtes under amerikansk Flag. Hvorledes Myndighederne kunde naa til dette Resultat, kan i og for sig være ligegyldigt paa denne Side af Atlanterhavet, og det fremgaar heller ikke klart af de Oplysninger, der endnu foreligger, men Kundgørelsen synes afgjort at maatte lages som et kraftigt Forsøg paa saavidt muligt at komme bort fra Følgerne af en mindre heldig Lovgivning. Under en lignende Synsvinkel bør mulig ogsaa ses en fra »Commissioner of Navigation« udsendt Meddelelse om en yderst lemfældig Fortolkning af Lovens Bestemmelser om det Kendskab, Besætningerne skal have til Kommandosproget om Bord.

Men ogsaa med Hensyn til et Punkt, der er af den største Betydning for al fremmed Skibsfart paa amerikanske Havne, har Regeringen foretaget en iøjnefaldende Vending. Som ovenfor nævnt var det Hensigten, at »La Follette's seaman's act« skulde gælde for fremmede Skibe i amerikanske Havne, og at Loven i høj Grad lagde Vægt paa dette Anliggende, kunde man slutte deraf, at Loven paalagde Præsidenten hurtigst muligt at opsigte alle Traktater, der kunde træde hindrende i Vejen for denne Bestemmelse. Samtidig med den fornævnte Kundgørelse har Regeringen imidlertid offentliggjort et Responsum angaaende Lovens Rækkevidde paa dette Punkt, afgivet af Regeringens »Attorney general« paa Foranledning af Staternes Præsident.

Det fremgaar af dette Responsum, at Lovens Bestemmelser kun kan anvendes overfor fremmede Skibe, der medfører Passagerer fra De forenede Staters Havne, og at de amerikanske Myndigheders Indskriden nærmest blot bliver af formel Art overfor Skibe tilhørende de Lande, hvis Tilsynslovgivning i det væsentlige kan ligestilles med den amerikanske, og som tilstaar amerikanske Skibe en tilsvarende Begunstigelse.

Da »La Follette« Loven bortset fra de Bestemmelser, der i saa høj Grad har vakt Betænkeligheder i de amerikanske Skibsfartskredse, indeholder en Række Regler, som er optaget fra London-Konventionen af 20. Januar 1914 om Sikkerhed paa Søen, og da det antagelig kun er et Tidsspørgsmaal, hvornaar den danske Lovgivning om Tilsyn med Skibe bringes til at indbefatte Konventionens Fordringer, synes der herefter at være god Grund til at gaa ud fra, at der for danske Passagerskibes Vedkommende næppe vil blive Tale om Vanskeligheder i denne Henseende i De forenede Staters Havne.

Stands straks Maskinen Kaptajnen paa det norske Dampskib »Magda« tilskrev sin Maskinist en stor Del af Æren for, at der ikke gik flere Menneskeliv til Spilde ved Skibets uventede Torpedering for nogen Tid siden. Straks da Torpedoen havde truffet, sprang nemlig Maskinisten ned og standsede Maskinen, og herved forhindrede han, at »Magda« skar sig under. Skibet var nemlig straks begyndt at synke stærkt med Forskibet.

— Dette er et Raad, som Kaptajnen gennem »Norg. Hand. og Sjøf.« giver alle sine Kolleger. Faa stoppet Maskinen snarest muligt. Det vil ogsaa lette Baadens Udsætning betydeligt.

Bladet sender Kaptajnens Raad videre, idet det genkalder i Erindringen et andet Tilfælde, hvor flere Menneskeliv gik tabt ved en Mineulykke, idet en Baad kængrede under Udsætningen. Skibet havde temmelig stor Fart forover. Om Bord i dette Skib sprang Maskinisten straks op efter Eksplosionen uden at lukke for Dampen.

Dansk Krigs-Søforsikring for Varer har i Virksomhedens første Aar fra 7. Oktbr. 1914—6. Oktbr. 1915 tegnet 35.701 Policer med en samlet Forsikringssum af 567,073,919 Kr. og et samlet Nettopræmiebeløb af 8,189,461 Kr.

De betalte Skader andrager 1,217,092 Kr., medens der for anmeldte uafgjorte Skader maa reserveres et Beløb stort 4,409,575 Kr.

Panama kanalen. London, den 8. Oktober. Til »Reuters Bureau« telegraferes fra Washington: Krigsministeriet har godkendt Tilbagebetalingen af Panamakanal-Afgifterne til Dampere, der paa Grund af de nylig stedfundne alvorlige Jordskred er ude af Stand til at fortsætte Sejladsen gennem Kanalen. Adskillige Dampere har besluttet at gaa gennem Magelhaensstrædet.

En Rekordfragt. Jernbark »Akaroa« af Kristiania, 1,268 Netto Reg.-Tons, er for kort Tid siden sluttet med c. 600 Standard Trælast fra Sundsvall til Melbourne for 115 Shilling pr. Standard med fri Bugsering fra Göteborg til Sundsvall og Retur til Øresund.

Et Frihavnsselskab i Malmø. Et Selskab, der tæller c. 40 Personer i Malmø, har til Hensigt at danne et Aktieselskab med det Formaal at drive den paa-tænkte Frihavn i Malmø under Forudsætning af, at Aftale derom kan træffes med Havnebestyrelsen i hovedsagelig Overensstemmelse med det Forslag til Kontrakt, som By-rnædet i Malmø i Principet har godkendt.

Aktiekapitalen skal være paa mindst 500,000 Kr. og paa højest 1,500,000 Kr. i Aktier paa 1,000 Kr. Efter hvad »Svenska Telegrambyrån« erfarer vil Stifterne selv overtage for 420,000 Kr. Aktier i Selskabet.

Søfartsteknisk Forening. Under ovenstaaende Navn er dannet en Forening af Skibs- og Maskininspektører, Klassifikations- og Søassurance-Selskabernes Inspektører og Ekspertter samt ledende Teknikere fra Værfterne, Dampskibsselskaberne og Statens søfartstekniske Institutioner.

Foreningens Bestyrelse er: Overinspektør H. H. Blache, Formand, Maskininspektør A. Matzen, Næstformand, Ingeniør E. Bondgaard, Søassurance-Expert J. Fenger, Maskininspektør A. B. Kæmpe, Skibsinspektør J. a. v. Rosen, Sekretær, Ingeniør H. Tuxen, Kasserer.

Foreningen, der tæller 80 Medlemmer, afholdt sit første Møde Fredag den 15. ds. i Odd Fellow Palæet, hvor Overingeniør Blache holdt Foredrag om Dieselmotoren.

Krigsforsikringen for danske Skibe meddeler, at Bestyrelsen paa et den 18. ds. afholdt Møde har vedtaget en Præmienedsættelse, navnlig for Ruter, som berører Vest-Norge, Nordsøen, Vest-Europa, Middelhavet og Amerika.

Dødsfald. Forstander for Aalborg Navigations-skole J. Kjerstens er den 16. ds. afgaaet ved Døden, 75 Aar gl.

Drivende Miner. Marineministeriet meddeler: I Farvandet mellem Bornholm og Falsterbo er observeret enkelte drivende Miner.

Finanslovfovsaget 1916—1917.

Af det fornylig forelagte Forslag til Finanslov for Finansaaret fra 1. April 1916 til 31. Marts 1917 hidsættes nedenstaaende Uddrag, indeholdende de væsentligste Forslag til Bevillinger Skibsfarten vedrørende:

§ 16. Handelsministeriet.

A. Ordentlige Udgifter.

I. Centralbestyrelsen.

A. Ministeriets Embedsmænd:

1. Lønninger:			
a. Embeds- og Bestillingsmænd	Kr.	Kr.	Kr.
	42,500.00		
b. Ekspeditionssekretærhonorarer	1,800.00		
Herunder 600 Kr. til den tjenstgørende Ministersekretær.			
c. Medhjælp (anslaet)	1,900.00		
		46,200.00	
2. Ministerielle og Kontorholdsudgifter		41,000.00	
Herunder Honorar 200 Kr. samt ekstraordinært (10,000 Kr. (anslaet).			

	Kr.	Kr.
3. Til Bestridelse af Udgifter ved Rejser i Udlandet, foretagne af Tjenestemænd, ansatte under Handelsministeriet (anslaet)	2,000.00	89,200.00
B. Understøttelser under Handelsministeriet:		
1. Det faste Beløb	1,000.00	
2. Det midlertidige Beløb	1,970.00	
		2,970.00
I alt		92,170.00

III. Foranstaltninger vedrørende Søværnet.

A. Navigationsvæsnet:

1. Eksamenskommissionen (anslaet):

a. Lønninger: Kr. Kr. Kr.

1. Navigationsdirektøren	6,800.00		
2. Honorarer til Meddommere	4,500.00		
b. Dagpenge og Rejsudgifter	5,500.00		
c. Andre Udgifter	1,500.00		
Herunder Honorar 300 Kr.			
		18,300.00	
2. Tilskud til de godkendte Navigations-skoler		35,500.00	
Heraf midlertidigt 10,000 Kr.			
3. Anskaffelse af Modeller, Instrumenter og andre Undervisningsapparater		3,000.00	
4. Ekstraordinært: Tilskud til Udgivelse af Lærebøger		2,000.00	
5. Understøttelser: Kr.			
a. Rejseunderstøttelser m. v.	2,500.00		
Herunder Honorar 600 Kr.			
b. Understøttelse af værdige og trængende Elever	40,000.00		
c. Understøttelse til fhv. Navigationsskolelærere	5,400.00		
		47,900.00	
			106,700.00

B. Eksaminer for Maskinister:

1. Eksamens- og Bedømmelseskommissioner:

a. Lønninger: Kr.

1. Direktøren for Maskinistundervisningen	6,800.00		
2. Eksaminatorer og Meddommere (anslaet)	13,300.00		
b. Dagpenge og Rejsudgifter (anslaet)	800.00		
c. Andre Udgifter (anslaet)	11,700.00		
Herunder Honorar 300 Kr.			
		32,600.00	
Herfra Indtægt: af Eksamensafgifter (anslaet)	200.00		
			32,400.00
2. Tilskud til de godkendte Maskinist-skoler m. m.		11,900.00	
3. Anskaffelse af Modeller, Instrumenter og andre Undervisningsmidler		3,400.00	
4. Ekstraordinært: Tilskud til Udgivelse af Lærebøger		2,000.00	
5. Elevunderstøttelser til: Kr.			
a. Uformuende Maskinister (anslaet)	40,000.00		
b. Uformuende Maskin- og Motorpassere (anslaet)	2,500.00		
		42,500.00	
			92,200.00

C. Skoleskibet for vordende Søværn »Georg Stage«

D. Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet:

1. Lønninger	40,820.83		
2. Kontorhold	4,160.00		
3. Registreringskontorerne	10,200.00		
4. Udgifter ved Registrerings- og Skibsmaalingsvæsnet, herunder Udgifter ved Indregistreringen m. m. af Fiskerfartøjer og Stenfiskerfartøjer	6,400.00		
Herunder Honorar 100 Kr.			
		61,580.83	

E. Andre Udgifter ved Søværnet:

1. Mønstringsvæsnet:

a. Til Mønstringsbestyreren i København for Udførelsen af de i Lov Nr. 67 af 12. April 1892 om Forhøringsagenter m. m. ommeldte Forretninger for Københavns Vedkommende: Kr. Kr.

1. Honorar	2,016.00		
2. Kontorholdsvederlag	8,575.00		
		10,591.00	

	Kr.	Kr.	Kr.
b. Vederlag i Henhold til Lov Nr. 67 af 12. April 1892 § 9 til forskellige Monstringsbestyrere udenfor Kjøbenhavn	1,822.00		
c. Andre Udgifter vedrørende Forhyringsvæsnet (anslaet)	200.00		
		12,613.00	
2. Udgifter i Henhold til Lov Nr. 3 af 3. Januar 1911 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m. (anslaet):			
a. Honorar til Ministeriets Konsulent i Sager angaaende Dampskibstilsynet	Kr. 1,050.00		
b. Dagpenge og Rejsseudgifter	7,000.00		
c. Andre Udgifter	5,950.00		
		14,000.00	
3. Udgifter i Henhold til Lov Nr. 131 af 29. April 1913 om Tilsyn med Sejlskibe (anslaet):			
a. Honorarer	Kr. 6,500.00		
b. Dagpenge og Rejsseudgifter	3,500.00		
c. Andre Udgifter	300.00		
		10,300.00	
4. Handelsministeriets Andel i det Bestyrelsen af Orlogsværftets Prøvekammer tilkommende Honorar for Prøver af Skibslvs og Kompasser, jfr. Lov Nr. 3 af 3. Januar 1911 § 5 og Lov Nr. 131 af 29. April 1913 § 5		2,000.00	
5. Udgifter i Henhold til midlertidig Lov Nr. 114 af 14. Maj 1909 om Skibes Dybgaaende og Lastelinie (anslaet):			
a. Honorarer	Kr. 3,500.00		
b. Rejsseudgifter	500.00		
c. Andre Udgifter	500.00		
		4,500.00	
6. Tilskud til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart til Fremme af dens Virksomhed, indtil		4,000.00	
7. Til Trykning og Indbinding af den i Solovens § 35 ommeldte Skibsdagbog og Maskindagbog (anslaet)		3,000.00	
8. Udgifter i Henhold til den i Lov Nr. 40 af 25. Marts 1892 § 19 paabudte Ansettelse til Hestekraft af Maskiner i danske Dampskibe (anslaet)		500.00	
9. Udarbejdelse af Soulykkestatistikken i Henhold til Lov Nr. 72 af 12. April 1892 § 12 (anslaet)		3,300.00	
Herunder Honorar 1,100 Kr.			
10. Til Undervisning af Søfolk udenfor Navigationsskoler (anslaet)		3,700.00	
11. Danmarks Andel i Udgifterne til en international Tjeneste i det nordlige Atlanterhav vedrørende Uskadeliggørelse af Vrag, Undersøgelse af Isforhold og Eftersøgning af Drivis (anslaet)		15,000.00	
12. Danmarks Andel i Udgifterne til Anlægget og Driften af et Fyr paa Kap Guardafui (anslaet)		650.00	
13. Til Udgivelse af en ny Udgave af Danmarks Skibsliste (anslaet)		8,500.00	
		82,063.00	
I alt		352,543.83	

IX. Andre Udgifter.

6. Tilskud til Handels- og Søfartsmuseet	Kr. 10,000.00
Beløbet kan kun anvendes under Forudsætning af, at der af private Bidragydere tilvejebringes et Tilskud af mindst 5,000 Kr.	

B. Overordentlige Udgifter.

	Kr.
1. Tilskud til »Foreningen for Oprettelse af skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne«, 2den Del af et 5-årigt Bidrag	2,000.00
3. Udgifter ved en midlertidig Ordning angaaende Pasningen af Handelsministeriets Normalur p. Nordre Toldbod i Kjøbenhavn	300.00
I alt	2,300.00

(Fortsættes.)

Fragtmarkedet.

Fragterne fra Nordamerika er gaaet lidt tilbage, særlig for Korn, sandsynligvis paa Grund af det forcerede Tempo, hvorefter der fragtedes i forrige Uge, i Forbindelse med højere Priser paa Hvede og Majs, hvilket forårsagede mindre Begær efter Tonnage fra Befragternes Side, men det menes almindeligvis, at Raterne vil rette sig igen. Ligeledes fra La Plata er Raterne lidt lavere til U. K. (fra 67/6 à 70/ gaaet ned til 65/), men til Skandinavien er de uforandret faste. Kulfragterne er meget stramme i alle Retninger, og i flere Retninger er der yderligere Stigninger, f. Eks. til Skandinavien. Til Danmark betinges nu 18/ à 19/ for 1,000—1,500 Tons Baade og 16/—17/ for omkring 2,000 Tons Baade, og til Østverig faas nu 20/ à 24/. Tilbage fra Sverig er der fremdeles et betydeligt Udvalg af Trælaster til store Fragter, f. Eks. Fres. 170 à 175 for skaaren Last til Nordfrankrig, Fres. 210 Lissabon, 90/ à 95/ Østkyst Kulhavne, 100/ à 115/ London, omkring 120/ Vestkysten. Fra Middelhavet etc. hjemover er Fragterne meget faste. Blandt de sidste Befragtninger nævner vi:

Østen. Manganerts fra Bombay 50/ Baltimore, 50/ Mostyn Deep, Oktober—November. For Soyabønner noteres c. 75/ fra Wladiwostock til U. K. eller fransk Atlanterhavshavn, Januar. Hvede fra Australien 80/ à 85/ U. K.

Middelhavet. Bomuldsfrø etc. Aleksandria 29/ pr. 60 Cbf. Hull, Oktober. Erts 11/6 Benisaf/Baltimore eller Filadelfia, f. l. (5,700), 12/6 Hornillo Bay/Cardiff, 16/ à 16/3 Glasgow (3,400). Salt Tunis, Trapani etc. omkring 34/ Vestnorge. For Fosfat Tunis Danmark noteres 28/ à 30/. Erts Bilbao 17/ à 17/1½ Middlesbro eller West Hartlepool, 17/ Tynedock eller Jarrow (2,700).

Nordamerika. Tungt Korn Northern Range 12/ ned til c. 11/6 England, c. 13/ à 13/3 Middelhavet, 12/6 Danmark eller Norge pr. November, 13/9 à 14/ Skandinavien, December—Januar. Paa Form »O« fra Savannah 152/6 à 155/ Liverpool og én Havn Bristol Kanalen, Oktober—November. Fra Stillehavet (San Francisco etc.) c. 100/ til U. K. December.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 65/ à 67/6 U. K., 85/ à 86/ Skandinavien, November—December. Fra Buenos Aires 62/6 U. K., prompt.

Østersøen. For D. B. B. noteres fra Haparanda Distrikt 120/ til Tynen, 122/6 Kings Lynn, 115/ à 120/ Umeå/Liverpool eller Manchester, 110/ London, 110/ Sundsvall/Barry eller Cardiff, 105/ Söderhamn/London, 87/6 Hull eller Grimsby. Kortprops 145/ à 150/ Göteborg eller Halmstad til Østkyst Kulhavn. Vaad Træmasse 30/ Sundsvall/Preston, tør Masse 35/ Manchester, Fres. 55—60 Rouen, 30/ à 31/6 Østkyst Kulhavn.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 9/3 London, 18/ à 19/ Danmark (1,000—1,500 Tons Baade), 16/ à 17/ (c. 2,000), 18/6 à 19/ Rouen, 17/6 Calais eller Dunkerque, 26/ à 27/ Bordeaux (2,500), 27/ Lissabon (1,950), 42/6 Marseille, 43/6 à 45/ Genua eller Livorno (4,000—5,000), 32/6 Las Palmas (3,400). Fra Cardiff eller Newport 15/6 à 16/ Rouen, Fres. 30 Bordeaux, 23/ Oporto, 28/ Gibraltar, Fres. 42 Algier, 47—48 Marseille, 39/ Genua eller Savona (5,000), 32/6 Kap Verde, c. 40/ River Plate (4,000—6,000).

Skrevet den 20. Oktbr. 1915.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge Vest paa er der ingen væsentlige Forandringer fra sidste Uge, dog er der færre Laster fra Vestsverig og Østnorge i Forbindelse med langvarige Forhandlinger om Salg. Fra Bottenhavet er nogle Laster vedvarende fremme, men Rederne bliver herefter betænkelige ved at slutte fra Sydbotten. Fra Danmark ligger Forholdene vedvarende mat og nogen Bedring kan ikke forventes.

Med Hensyn til Returfragter Vest fra er der noget mere Efterspørgsel efter Tonnage, med lidt højere Rater

for Kul fra Østbritannien til skandinaviske Havne. 14/ à 17/ pr. Ton efter Størrelse og Losseplads, men der er saa at sige ikke Efterspørgsel af Tonnage for andre Varer end Kul og Koks.

Angaaende de mindre Skibe er Fragtmarkedet fra nordtyskland, regnet fra Stettin og Vest efter, fremdeles fast til uforandrede Rater, og udelukket er det vel ikke, at en Stigning er mulig, jo længere man kommer hen paa Aaret; Wismar vil saaledes næppe være utilbøjelig til at betale 7 à 7¼ Kr. for Kul til Sydsverig, ligesom sikkert ogsaa Lübeck stadig vil have et ret stort Behov for Tonnage. Udsigterne fra Norge og Sverig er derimod mindre gode, og om nogen Bedring vil der næppe blive Tale. Danmark har fra Provinserne nogle flere Byg- og Hvedelaster, men den langvarige Østenvind, som har stoppet Sejladsen en Del, forhindrer Befragtingen ikke saa lidt. Det samme gælder ogsaa Kjøbenhavn, hvortil der kun kommer forholdsvis faa Skibe, og da der de sidste Dage har været lidt mere Forespørgsel efter Tonnage, har Raterne derfra været lidt stigende. Der sluttedes Hørfrokager til Aarhus 16 Øre, Hvede til Odense 16 Øre, Svendborg 17 Øre, Bomuldsfrøkager til Stege 18 Øre, Kjøge 15 Øre og Soyakager til Svaneke 4 Kr. En større Hvededamper ventes dertil allerede i Løbet af denne Uge, fra hvilken der søges flere Skibe.

Nybygninger, Køb og Salg.

To i Nykjøbing M. hjemmehørende Dampskibe, »Nykjøbing« og »N. A. Christensen«, er i Følge norske Blade solgt til den norske Skibsreder E. T. Bergh i Porsgrund for 1,050,000 Kr. »N. A. Christensen« er bygget i 1912 og kostede da 280,000 Kr.; den er c. 1,250 Tons d. w. »Nykjøbing« er paa c. 1,300 Tons d. w. og er bygget i 1914, den kostede da godt 300,000 Kr. Handelsministeriet har modtaget Andragende om Dispensation fra Salgsforbudet.



Skibsefterretninger Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kjøbenhavn 15./10. -- Amalienborg ank. Helsingør 2./10. -- Brattingsborg afg. Las Palmas 14./10. -- Borglum afg. Algiers 28./9. -- Dansborg pass. Dungeness 30./9. -- Elsborg afg. Kjøbenhavn 14./10. -- Flynderborg afg. Kjøbenhavn 15./10. -- Guldborg ank. Garston 13./10. -- Gurra ank. Kirkwall 5./10. -- Hammershus afg. Panama 17./10. -- Harriidsborg afg. Leith 16./10. -- Jelling ank. Kjøbenhavn 18./10. -- Jomsborg ank. Savannah 13./10. -- Jungshoved afg. St. Lucie 16./10. -- Jægersborg ank. Aalborg 12./10. -- Kallundborg ank. Dartmouth 16./10. -- Kala ank. Algiers 17./10. -- Klampenborg ank. West Hartlepool 16./10. -- Kronborg afg. Filadelfia 2./10. -- Leire pass. Norfolk 9./10. -- Næsby ank. Ynuiden 13./10. -- Randelsborg pass. Coreubion 16./10. -- Rosenborg afg. Savannah 6./10. -- Silkeborg afg. Bristol 6./10. -- Skanderborg afg. Manchester 1./10. -- Skodsborg ank. Harveybank 2./10. -- Spigerborg ank. Seaham 17./10. -- Stegeborg ank. Sharpness 4./10. -- Stjerneborg pass. Peniche 11./10. -- Tuborg pass. Norfolk 29./9. -- Taarnborg pass. Skagen 15./10. -- Ulfborg afg. New York 27./9. -- Uranienborg ank. Kjøbenhavn 17./10. -- Ørkild afg. Filadelfia 12./10.

Vesterhavet. Polly, Mathiasen, ank. Robertsfors 19./10. -- Johanne, Mikkelsen, ank. Newcastle 18./10. -- Nexos, Jensen, afg. Hargshamn 19./10. til Carlholm. -- Stella, Nielsen, afg. Hernösand 18./10. til Hargshamn. -- Thyra, Lund, ank. Sevilla 17./10. -- Carmen, Basse, ank. Almeria 17./10. -- Nora, Hansen, afg. Almeria 17./10. til Malaga. -- Nordsoen, Nielsen, pass. Gibraltar 15./10. for London. -- Nancy, Pedersen, ank. Newcastle 16./10. -- Dagmar, Sørensen, ank. Varberg 17./10. -- Hebe, Gregersen, pass. Torr Head 16./10. for Huelva. -- Bertha, Degn, ank. Kjøbenhavn 17./10. -- Karla, Pedersen, afg. Swinomünde 16./10. til Gelle.

— Gerda, Iversen, afg. Alus 16./10. til Haparanda. -- Valborg, Jepsen, ank. London 15./10. -- Ulla, Hansen, ank. Odense 15./10. -- Cito, Toft, pass. Beachy Head 14./10. for Newcastle. -- Rigmoer, Eldall, afg. Nykjøbing f. 15./10. til Karlsborg. -- Lanna, Thøgersen, pass. Helsingør 19./10. for Northfleet. -- Fylla, Brück, afg. Storfors 14./10. til Northfleet. -- Nerma, Madsen, afg. Frederikshavn 14./10. til Northfleet. -- Yrsa, Gramstrup, pass. Helsingør 13./10. for Casablanca. -- Inger, Skon, pass. Helsingør 12./10. for Malaga. -- Marie, Nielsen, ank. Highbridge 11./10. -- Ellen, Hansen, ank. Luleå 9./10. -- Anna, Jessen, ank. Lissabon 10./10. -- Olga, Kristensen, ank. Sevilla 14./10.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, afg. New York 16./10. -- Johan Siem, Tannebek, afg. Savannah 10./10. -- Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Aarhus 14./10. -- Russ, Petersen, ank. Aarhus 17./10. -- Wladimir Sawin, Wittenkamp, ank. Savannah 18./10. -- Excellence Pleske, Boutrup, ank. Aalborg 19./10. -- Michael Outchoukoff, Nielsen, afg. Newcastle 28./9. -- Generalkonsul Paulsen, Følkenberg, afg. Buenos Aires 3./10. -- Wladimir Reitz, Olsen, ank. Aarhus 15./10. -- Helmer Mørch, Christensen, afg. Ardrossau 8./10. -- Newa, Dahl, afg. Las Palmas 11./10. -- Freja, Harboe, afg. Baltimore 15./10. -- Rota, Christensen, ank. Campana 18./10.

Det asiatiske Kompagni. Annam ank. Kjøbenhavn 13./10. -- Arabien afg. Vladivostok 10./10. hjemg. -- Falstria ank. San Francisco 13./10. hjemg. -- Indien afg. Vladivostok 16./10. hjemg. -- Magdalena afg. San Francisco 4./10. udg. -- Panama ank. Kristiania 15./10. udg. -- Bandon ank. Stornoway 16./10. udg. -- Chumpon ank. Kjøbenhavn 2./10. -- Fionia ank. Singapore 18./10. hjemg. -- Pangan pass. Sabang 15./10. hjemg. -- Delagoa afg. Buenos Aires 23./9. hjemg. -- Oceana afg. Funchal 21./9. udg. -- Rhodesia ank. Göteborg 10./10. udg. -- Transvaal ank. Marseille 1./10. hjemg. -- Bintang ank. Kjøbenhavn 18./10. -- Jutlandia afg. Middlesbro 21./9. udg. -- Selandia ank. Kjøbenhavn 13./10. -- Tranquebar ank. Marseille 12./10. hjemg. -- Australien afg. Colombo 11./10. udg. -- Columbia ank. Frederiksstad 18./10. udg. -- Kina ank. Sorabaya 16./10. hjemg. -- Natal ank. Vladivostok 9./10. hjemg. -- Siam ank. San Francisco 25./9. hjemg. -- Tongking ank. Kjøbenhavn 17./10.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Kjøbenhavn 17./10.

Skandia. Rødfaxe, Petersen, afg. New York 6./10. til Kjøbenhavn. -- Gullfaxe, Petersen, afg. Filadelfia 10./10. til Kjøbenhavn. -- Skinfaxe, Weichardt, ank. Hernösand 11./10. -- Rinfaxe, Hare Petersen, ank. Grimsby 7./10.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Almeria 18./10. -- Elna, Rathje, ank. Lissabon 16./10. -- Therese, Izard-Pedersen, ank. Aguilas 15./10. -- Harriet, Larsen, ank. Granton 6./10. -- Dagny, Therkildsen, ank. Philipville 18./10. -- Simone, Hansen, ank. Granton 8./10. -- Jeanne, Olsen, afg. Arzew 18./10. -- Vera, Riso, afg. Port Talbot 13./10. -- Daisy, Jørgensen, ank. Kirekaldy 12./10. -- Anine, Leth, ank. St. Tropes 17./10.

Dania. Mary, Clausen, ank. Bilbao 16./10. -- Flora, Lorenzen, ank. Haparanda 9./10. -- Nelly, afg. Tynen 16./10. til Kjøbenhavn. -- Lilly, Bang, pass. Dover 18./10. -- Alexy, Duhn, ank. Boulogne 17./10. -- Dagny, Sørensen, pass. Blyth 14./10. til La Rochelle.

Thura. Petrine Hansen ank. Leith 11./10. -- Peter Rom, Jørgensen, ank. Høbro 12./10.

Brix Hansen & Co. Hillerød, Ankersen, ank. Filadelfia 20./10.

Orion. Sirius, Møller, afg. Galveston 10./10. til Aalborg. -- Orion, Madsen, ank. La Plata 11./10.

Era. Enigheden, Jensen, ank. Methil 13./10. -- Energi, Jensen, ank. Methil 14./10.

Sejlskibe.

Svendborg. I. Koføed, Hansen, ank. Newport 11./10. -- C. V. Petersen, Petersen, ank. Leith 12./10. -- Yrsa, Sørensen, ank. Oporto 13./10. -- Bris, Jensen, ank. Söderhamn 14./10. -- Triton, Jensen, ank. Sundsvall 13./10. -- Valborg, Rasmussen, ank. Oporto 14./10. -- Valkvrien, Hansen, ank. St. John 14./10. -- Ellen Kirstine, Hansen, afg. Westmannö 14./10. -- Rossing, Larsen, ank. Sundsvall 14./10. -- Ellen, Andersen, pass. Hirtshals 16./10. -- London, Andersen, ank. Kristiania 16./10. -- Fylla, Hansen, ank. Granton 15./10. -- Venus, Hansen, ank. Gelle 16./10. -- Alma, Hansen, ank. Gelle 16./10. -- Cornwall, Petersen, ank. Tønsberg 17./10. -- Sophie, Hansen, ank. Skejfteå 17./10. -- Criterion, Nielsen, ank. Stettin 16./10. -- C. V. Petersen, Petersen, ank. Frederikshavn 17./10. -- Zenitha, Jensen, ank. Leith 16./10. -- Ragnhild, Wilde, ank. Umå 18./10.

Era. Rise, Bager, er ank. Göteborg. -- Gloria, Kromann, afg. Blyth 16./10. til Rødby Havn. -- Amor, Hansen, ank. Ayr 11./10. -- P. R. Nielsen, Petersen, ank. Kjøbenhavn 11./10. -- Inverurie, Friis, ank. Odense 11./10. -- Mars, Kohler, ank. Travemünde 10./10. -- Diana, Hansen, ank. St. Johns 11./10. -- Svane, Christensen, ank. Irvino 11./10. -- Saga, Olsen, ank. Chatham 11./10. --

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øe.:

No. 851. Japan, Inland Sea—Kobe Approach. Wada Misaki—Breakwater constructing, prohibited area; Amended position of Quarantine Ship. Position. Wada Misaki, lat. 34° 39' N., long. 135° 10 3/4' E. Remarks. The prohibited area, which will be extended to the northward as the work progresses, is marked on each limit by a framework structure, exhibiting a red and white flag by day and a red light by night. (Notice No. 851 of 1915, dated 23rd September.)

Charts affected. No. 2265, Kobe and Iyogo bays. No. 16, Kobe and Osaka. Publications. List of Lights. Part VI., 1915, No. 1994 (Remarks). Japan Pilot, 1914, pages 278, 279.

No. 869. Red Sea, Western Shore. Safia Island—Beacon erected. Position. On the northern summit (65 feet) of the island. Lat. 26° 45 3/4' N., long. 39° 58 3/4' E. Description. A stone beacon, with red horizontal bands, surmounted by a staff and ball. Remarks. The beacon is small and inconspicuous. (Notice No. 869 of 1915, dated 27th September.)

Charts affected. No. 14. Plan of Safia island anchorages. No. 8a. Red sea—sheet 1. Publication. Red Sea Pilot, 1909, page 140.

No. 896. Formosa, West Coast—Pescadores Islands. Hoko Ko (Ponghau Harbour) approaches—Submerged Dangers. Positions. (a) At a distance of 8 1/2 cables, 127° (S. 52° E. Mag.). from Kitsuishi (Laisitah point) light. Lat. 23° 33 3/4' N., long. 119° 28 1/2' E. (b) At a distance of 14 1/2 cables, 138° (S. 41° E. Mag.), from the light on the reef situated about 4 cables, westward, from Keiro to (Dome island). Details. Dangerous objects have been submerged for experimental purposes in the vicinity of the positions given above, and are marked by two floats. Note. Each of the above-mentioned positions is to be encircled by a danger line on the charts; in the case of (a) with a radius of 1 1/4 cables, in the case of (b) with a radius of 2 1/2 cables; and marked "Submerged dangers marked by two floats". Variation. 1° W. (Notice No. 896 of 1915, dated 2nd October.)

Charts affected. No. 1338, Pescadores islands—Inner anchorages. No. 1961, Pescadores islands. No. 1780, The Brothers to Ocksen islands. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 129.

No. 920. New Guinea, South Coast. Merauke River approach—Existence of a Shoal. Position (approximate). At a distance of about 13 1/4 miles, 253° (S. 68° W. Mag.), from Merauke lighthouse. Lat. 8° 33' S., long. 140° 09 1/2' E. Depth. 2 fathoms. Note. A note "(posn. approx.)" is to be inserted on chart No. 447 against this shoal. Variation. 5° E. (Notice No. 920 of 1915, dated 9th October.)

Charts affected. No. 447, Western approaches to Torres strait. No. 2759a, Australia—northern portion. Publication. Australia Directory, Vol. II., 1907, page 573.

Heimdal, Staugaard, ank. Dundrum 11./10. - Eos, Nielsen, ank. St. Johns N. B. 12./10. - Yrsa, Hansen, ank. Herring neck 12./10. - Skirner afg. Dallousi til Havre. - Advance, Bager, ank. Trelleborg 12./10. - Mary, Andersen, ank. Klagsvik 12./10. - Sviip, Jensen, ank. Randers 12./10. - Hekla, Fabricius, afg. Chatham 13./10. til Cherbourg. - P. R. Nielsen, Petersen, ank. Kjøbenhavn 14./10. - Hans, Hansen, afg. Kjøbenhavn 14./10. til Stettin. - Nathalia, Eriksen, ank. Troon 13./10. - Henry, Jensen, ank. Halmstad 16./10. - Prem, Christoffersen, afg. Wick 16./10. til Göteborg. - C. M. Petersen, Petersen, ank. Trawemünde 17./10. - Dana, Friis, ank. Pillau 17./10. - Lauritz, Folmer, ank. Horten 18./10. - Pampa, Svendsen, ank. Brewik 18./10. - Herkules, Bager, ank. Göteborg 18./10. - Phoenix, Christensen, ank. Kristiansand 18./10. - Adjutor, Kock, ank. Göteborg 18./10. - Vega, Petersen, ank. Varberg 18./10. - Debora ank. St. Johns 16./10. - Rosenhjemmer ank. New York. - Proven er ank. Fomdland.

Sønderho-Fano. Elisabeth, Fischer, ank. 15./10. til Liverpool.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 21. Oktober 1915. - Finanslovsforlaget 1916 - 1917. - Fragtmarkedet. - Nybygninger, Køb og Salg. - Efterretninger for Søfarende. - Skibsefterretninger. - Kjøbenhavns uofficielle Børskurs.

Nyhed.

Nautisk Almanak for 1916.

Udgivet af
I. A. D. I. BILDSØE,
Navigationsdirektor.

75 Øre.

Faas i
Bogladerne. G. E. C. Gad.

Telefon 5430. **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Freløbs“.

Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERSGADE 2.

Fartøi,

med eller uden Motor, Lasteevne cirka 70 Register-ton, helst nyt, ønskes købt straks.

Tilbud med alle nødvendige Oplysninger sendes

K. MADSEN,

Vik i Vesteraalen, NORGE.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{R/S}

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: VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

Stavanger Preserving Co. Stavanger.

Hermetik til Skibsbrug

faas hos

Skibsprovanteringshandlerne
— over hele Verden. —

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 Fode) 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. 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 -	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 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.
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 Paafylling.		Køhalingsplads, 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 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 Speiditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Hushold 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 Brodde- 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.

I. Østersøen.

1319. Østersøen. Falsterbo—Bornholm. Drivende Miner.

Enkelte Miner er observeret drivende i Farvaudet mellem *Falsterbo* og *Bornholm*.

1320. Sverrig. Ystad. Afmærkning forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 41/739. Stockholm 1915.)

Forandringen i Afmærkningen ud for *Ystad* er udført. c. 55° 24' N. 13° 48' E. (Kort Nr. 160, 206 og 262.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 53/1287. København 1915.)

1321. Sverrig. Ronneby. Afmærkning forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 41/740. Stockholm 1915.)

Forandringen i Afmærkningen ud for *Ronneby* er udført. c. 56° 07' N. 15° 10' E. (Kort Nr. 160 og 206.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 49/1256. København 1915.)

1322. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Landsort. Oplysning om Grunde.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 41/388. Stockholm 1915.)

1. *Bredgrund* ud for *Landsort* ligger 270 m længere SSE. paa end vist i *svensk* Kort Nr. 62.

2. En 8 m Grund er fundet ESE. for *Landsort*. 58° 44' 06" N. 17° 53' 50" E. (Kort Nr. 205.)

1323. Sverrig. Landsort—Stockholm. Östra Stendörren og Grönö Udde. Fyr forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 41/736 og 737. Stockholm 1915.)

1. I *Östra Stendörren* Fyr er Lysgrænsen, Pejling 231°, mellem den hvide og den røde Lysvinkel drejet 2° N. efter til Pejling 229° 59' 11" 01" N. 18° 29' 43" E.

2. I *Grönö Udde* Fyr er Lysgrænsen, Pejling 83°, mellem den hvide og den røde Lysvinkel drejet 5° S. efter til Pejling 78° 59' 12" 36" N. 18° 34' 12" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/148. København 1915.)

1324. Tyskland. Steuner Han. Uplysning om Fyr.

(^aNachrichten für Seefahrer" Nr. 55/2008. Berlin 1915.)

Paa de 3 Sæt Fyrbaker, der staar paa begge Sider af Løbet fra *Leiholm* til *Haff Molen* vises der indtil Midten af November 1915 foruden de hvide faste Fyr, der lyser hele Horisonten rundt, til Tider hvide, faste Fyr, der lyser op ad Strømmen. Bankerne staar paa følgende Steder: 1) 53° 48' 36" N. 14° 20' 42" E. og 53° 48' 36" N. 14° 20' 29" E. 2) 53° 45' 35" N. 14° 24' 48" E. og 53° 45' 30" N. 14° 24' 36" E. 3) 53° 42' 39" N. 14° 28' 47" E. og 53° 42' 34" N. 14° 28' 35" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 42/1088. København 1915.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1325. Norge. Skagerrak. Mannefjorden. Kleven. Fyr forandret.**

(^aBekjendtgørelse fra Fyrdirektøren" Nr. 11. Kristiania 1915.)

I *Kleven* Fyr er indsat en rød Lysvinkel, der lyser ind over Havnen og er synlig i Pejlinger fra 229° til 243°. I øvrigt uforandret. 58° 01' 00" N. 7° 28' 55" E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.**1326. Norge. Fyr tændes.**

(^aBekjendtgørelse fra Fyrdirektøren" Nr. 11. Kristiania 1915.)

Den 20de Oktober 1915 tændes følgende Fyr:

I. *Ringsstad* Fyr, paa *Lilleholmen, Jørgenfjord*. Det er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formkæiser. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 113° til 320°, fri W. om *Varholnfluen*;
2. hvidt i ———— 320° - 340°, fri E. om *Hanngrøt*;
3. rødt i ———— 340° - 15°.

Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrhus. Brændetid: 15de August—30te April. 68° 38' 55" N. 14° 40' 25" E.

II. *Kjeldskjærgrund* Fyr, *Borgvær*. Det er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formkæiser. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 241° til 254°, fri S. om *Borgskjær* og fri N. om *Kaløer-grundene*;

2. grønt i ———— 254° - 43°, fri W. om *Prestskjær*;
3. hvidt i ———— 43° - 50°, fri S. om *Vismandsgrunden*;
4. rødt i ———— 50° - 63°, fri S. om *Vismanden*.

Flammens Højde: 4 m. Synsvide: 3 Sm for hvidt, 2 Sm for rødt og 1 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa Stativ. Brændetid: 15de August—30te April. 68° 19' 10" N. 13° 48' 05" E.

III. *Nesjeøerne* Fyr, Parvandet *Borgvær*—*Eggan*. Det er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formkæiser. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 74° til 219°, fri S. om *Vismandsgrunden*;
2. hvidt i ———— 219° - 222°, fri W. om *Prestskjær*;
3. grønt i ———— 222° - 240°.

Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrhus. Brændetid: 15de August—30te April. 68° 18' 15" N. 13° 45' 50" E.

1327. Norge. Vesterålen. Sunderø. Fyr flyttet og forandret.

(^aBekjendtgørelse fra Fyrdirektøren" Nr. 11. Kristiania 1915.)

Sunderø Fyr er flyttet til *Serholmen* og forandret. Det er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formkæiser. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 101° til 116°, fri N. om 2 m Grundten S. for *Stabban*;
2. hvidt i ———— 116° - 121°, fri S. om *Stabban*;
3. rødt i ———— 121° - 169°, fri E. om *Dyrøgrund*;
4. hvidt i ———— 169° - 175°, fri W. om *Sørenstenen*;
5. grønt i ———— 175° - 294°, fri S. om *Steinbistein*;
6. hvidt i ———— 294° - 297°, fri N. om *Skeindstakgrunden*;
7. rødt i ———— 297° - 324°.

Flammens Højde: 14 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 1½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. 68° 50' 20" N. 14° 43' 35" E.

- 1328. Holland. Zuiderzee. Harlagon. Pollendam.** Lystønde atter udlagt.
(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 175/1588. 's-Gravenhage 1915.)
Den sorte Lystønde, der viser rødt Et-Lyn hver 3 s., paa E.-Siden af *Pollendam* er atter udlagt og den midlertidige Stumpønde inddraget. 53° 10' 17" N. 5° 23' 7" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/780. København 1915.)
- 1329. Holland. Zeegat van Brouwershaven. Forbud.**
(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 174/1577. 's-Gravenhage 1915.)
Der er udstedt Forbud mod at ankre:
1. I *Oost-Hellegat* mellem *RZHS* Lystønde „HG—VR“ og sort Lystønde Nr. 4.
I *West-Hellegat* mellem *RZHS* Lystønde „HG—VR“ og sort Stumpønde Nr. 3.
Skibe, som træffes uden Lanterne i Farvandet ved *Stelling*, vil blive bragte ind til *Willemstad* uden nogen Ret til Skadeserstatning.
Hellegat: 51° 41' N. 4° 22' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 08/2184. København 1914.)
- ## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.
- 1330. Spanien NW.-Kyst. Kap Prior NNE. Skær.**
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 260/1375. Paris 1915.)
Et Skær med 8 m Vand ligger 3 Sm 11° (misv. NE. t. N. 1/2 N.) fra Fyret paa *Kap Prior*. Mellem dette Skær og *Kap Prior* ligger flere Skær, kaldet *Los Delgados*, med 15 m Vand. Disse Skær ligger 2 1/3 Sm NNE. for Fyret. For at gaa fri N. om disse Skær, skal man holde „*Kap Ortegat*“ godt fri af *Candelaria Pynt*. I daarligt Vejr bryder det paa Skærene, og man bør gaa mindst 5 Sm fra Land. *Kap Prior*: 43° 34' N. 8° 19' W.
- 1331. Newfoundland. Placentia Bugt. Little Burin Island og Tides Cove Point.**
Fyr tændes.
(„Notice to Mariners“ Nr. 112/405 og 406. Ottawa 1915.)
Uden nærmere Bekendtgørelse tændes følgende Fyr:
1. Et hvidt, fast Fyr paa SE.-Siden af *Little Burin Island*. 46° 59' N. 55° 11' W.
2. Et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s., paa *Tides Cove Point*. 47° 06' 30" N. 55° 03' 45" W.
- 1332. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Blue Hill Bugt. Eggenoggin Reach. Klokketønde udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 372/638. Washington 1915.)
Eggenoggin Reach Klokketønde er udlagt i c. 29 m Vand 248 1/2° (misv. W. 3/8 S.) fra *Pumpkin Island* Fyr og 356 1/2° (misv. N. t. E. 1/4 E.) fra *Eagle Island* Fyr. Om Vinteren ombyttes Klokketønden med en Spiritønde. *Pumpkin Island* Fyr: 44° 18 1/2' N. 68° 44 1/2' W.
- 1333. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. West Penobscot Bugt. Sears Island. Klokketønde udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 372/638. Washington 1915.)
Sears Island Reef Klokketønde 1 er udlagt i Stedet for *Brigadier Island Ledge* Stumpønde 1. 48° 25' 26" N. 68° 53' 26" W.
- 1334. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Plymouth. Tønder udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 36/2571. Washington 1915.)
Paa Styrbords Side af den gravede Rende til *Plymouth* Havn er der i 5 1/2 m Vand udlagt *Plymouth Channel* Spiritønder Nr. 2, 4, 6, 8 og 10. c. 41° 58' N. 70° 40' W.
- 1351. Spanien. Benicarió. Fyr forandres.**
(„Avisos á los Navegantes“ Nr. 23/448. Madrid 1915.)
For at undgaa Forveksling med *Combombretes* forandrede Fyr (se Nr. 1350), skal *Benicarió* Fyr forandres til at vise Lys med Fire-Formørkelser hver 20 s. I øvrigt uforandret. 40° 25' 00" N. 0° 26' 00" E.
- 1352. Spanien. Baleariske Øer. Ibiza. Fyr forandret.**
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 260/1376. Paris 1915.)
Det midlertidige grønne Fyr paa Yderenden af Ydermolen ved *Ibiza* Havn er ombyttet med et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 14 m. Lysevne: 10 Sm. Fyret er formørket W. for Linten, som gaar 1/2 Sm E. om Øerne *Matvem* og *Esponja*. 38° 54 1/4' N. 1° 27 1/4' E.
- 1353. Frankrig. Orb. Fyr ombyttet.**
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 264/1400. Paris 1915.)
Det hvide, faste Fyr paa Stranden af *Sérignan* er nedlagt og erstattet af et rødt, fast Fyr paa Hovedet af det W.-lige Dige ved Munden af *Orb*. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 5 Sm. 43° 14' 47" N. 3° 17' 49" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/772. København 1915.)
- 1354. Italien. Adriaterhavet. Minor.**
(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 175/1590. 's-Gravenhage 1915.)
Paa Grund af Miner er det farligt at komme inden for en Afstand af 10 Sm fra den *italienske* Kyst langs Adriaterhavet.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/702 og 37/981. København 1915.)
- 1355. Syrien. St. George Bugt. Vrag.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 921. London 1915.)
1. En Dampet med Skorsten og 2 Master over Vandet er sunket c. 0,33 Sm 84° (misv. E. 1/2 N.) fra Midten af *Zierlem-Nahr*.
2. Et Fartøj med Toppen over Vandet er sunket c. 0,66 Sm 84° (misv. E. 1/2 N.) fra samme Punkt.
33° 54 3/4' N. 35° 32' E.
- ## IX. Bekendtgørelser m. m.
- 1356. Norge. Bestemmelser vedrørende Hejsning af Nationsflag. Visitering m. m.**
Ifølge Meddelelse fra det kgl. danske Gesandtskab i *Kristiania* er følgende Bestemmelser traadte i Kraft:
Fartøjer skal i *norsk* Farvand hejse Nationsflag ved Ankomst til Ankerplads, hvor *norsk* Krigs- eller Bevogtningsfartøj ligger, og i øvrigt naar saadant Fartøj er i Sigte. De skal derhos i *norsk* Farvand straks stoppe, naar det fra *norsk* Krigs- eller Bevogtningsfartøj forlanges, f. Eks. ved, at der gives Opmærksomhedssignal med Dampfløjten, hejstes Signal eller skydes Varselskud.
Norsk Krigs- eller Bevogtningsfartøj har i *norsk* Farvand Ret til at visitere Fartøjer og deres Ladning samt de ombordværende Personer, og Officererne paa det visiterede Skib skal villigt medvirke ved Visitationen samt paa Optørring meddele de Oplysninger af Interesse for de militære Myndigheder, som de maatte kunne give, ligesom de er forpligtede til at følge de Anvisninger med Hensyn til deres Forhold og den videre Sejlsads, som maatte blive meddelt dem.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 32/612. København 1915.)
- 1357. Italien. Forandring af Bestemmelser angaaende fremmede Skibes Besøpling af belæstede Steder i Krigstid.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 903. London 1915.)
De i „E. f. S.“ Nr. 20/505 for 1915 under Punkterne 1 og 2 nævnte Afstande af 6 Sm er forandrede til 10 Sm.

	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, Lystender og med flere Fyrlinier. Lystenden udenfor Barren er tillige Fløjetende.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regeludenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tonde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tonde.	Losning og Lastning besørges af herved nævnte Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværksteder 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 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 tørreste Køl-blok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibi-byggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibsmædie. Køhalingsplads. 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; 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 Skibsværksteder og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet 8 m og i den største Del af Havnen er 7,3 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 herved nævnte 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.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 20 Fod 6,3 m 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 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 Køhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jernbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.

	Resejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{2}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 28 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 paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebeta-les dog efter vissennærme-re Regler for Varer, der in-daa 3 Maane-derefter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales ef-ter Skibets Dybgaa-ende, Drægtighed og den Distance, der lod-ses, og ere meget mo-derate. Der er Som-mer- og Vintertakst. Bugsering af Damp-skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Di-stance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Mini-steriet ap-proberede Takster, I Toldhavnen efter nærme-re Overens-komst med vedkommen-de Arbejder-formand (Ste-vedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons, Op-halingsbeddinger, 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 #, 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, Jernbanespor langs begge Kajer.
Marstal.	Syd fra kan man gaa til Havnen med 12 Fods, Øst og Nord fra med 11 Fods Dybt-gaaende. 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 Kølhalerpladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinger, 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 Bro-penge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jernbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østerseen 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. Jernbanespor langs den største Del af Bolværkerne.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnehøje, 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. Vandværkevand pr. Slange: 15 Øre pr. Tr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havne-plads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 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 Kølhalingsplads, 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 besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørger 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 $\frac{1}{4}$ ' alt eng. Maal.
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 hjemme-hørende 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 besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nordfra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 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. 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 besørger af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingsplads.
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 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 Kølhalingsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Seen til Stige Lodsfrighed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 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 besørger af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jernbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd. Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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, Kølhalingsplads og Reparationsværksted. Vandforsyning. Jærnbanespor 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, Kølhaleplads og Reparationsværksted findes.
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, Kølhalingplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Højsøværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 80 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5 1/2 à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 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 Træskestbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingafgift 1/3 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 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 besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskestbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskest 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.
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, Kølhalingplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901.
(6886.

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

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindselev, Vesterangade, **Aalborg**.
Metalstøberi. Spec.: *Skibsarbejde.*



OLSKIND

Bedste Olietøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overalt.

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

Hill-Madsen
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5289. Privat Tlf. Øbro 2238x.

LANDMANDSBANKEN

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

P. Ph. Stuhr's Maskin- & Skibsbyggeri,
Aalborg.

5 Ophalerbeddinger for Skibe indtil 240 Fod lange og 1100 Tons Egenvægt.

Reparationer udføres hurtigt og solidt

Jydsk Telefon: 1177. — Statstelefon Nr. 9.
Telegram-Adresse: »STUHR«.

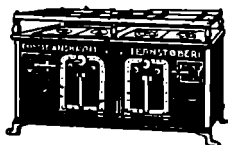
DE FORENEDE JERNSTØBERIER

AFDL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS-
BAGE-
ØVNE

KABYS KOMFURER
I ALLE STØRRELSER



SKIBSØVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

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 1158, 1159 og 1160.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

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 i de fleste Provinssbyer.

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 Provinssbyer.

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. Agenter i de fleste Provinssbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756



NORSKE LLOYD

Kristiania

Sø-, Vare-, Breakdown-
og Ansvarsforsikring.

Genforsikrings-Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 6 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316 Telegram-Adr.: »REASSURANCE«.

Sigurd von Pfaler & Co.

Assurancekontor for

**Sø-Transport og
Krigsforsikring**

Østergade 37. — Kjøbenhavn K.
Telefon: Central 12,537. — Tlgr.-Adr.: „KRIGSPFALER“.

H. P. HAGELBERG.

Konsulent i Skibs- og Søfartssager. — Havariagent.
Sø-Assurance-Expert.

Assistance tilbydes i Strandings- og Havariitilfælde samt ved Søforklaringer etc. Endvidere ved Kontrahering, Vurdering, Køb og Salg af Skibe. Tilsyn føres med Skibe under Nybygning og Reparationer.

Doppel: 13, Nordre Frihavnsgade, København. Telegram-Adresse: BERGHAGEL, KØBENHAVN. Telefon Øbro 3400 x.

H. NIELSEN

1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags
Skibsreparationer.

Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

WIESE & Co., LISSABON.
SKIBSMÆGLERE & SALTEXPORTØRER.
Bunker Kul. (Største flydende Kullager). Billigste Priser.
Telegram-Adr.: Wiesecco. (H. O. 205).

Kjøbenhavns
uofficielle Børskurs d. 20. Oktbr. 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		220 ¹ / ₄	220 ¹ / ₄
Danmark		240 ¹ / ₄	240 ¹ / ₂
Norden		240 ¹ / ₄	241
Carl		260	261
Dannebrog		283 ¹ / ₄	285
Skjold		242	243
Urania		—	—
Dampsk. af 1896		256 ¹ / ₄	257
Højmdal		279	281
Gorm		272 ¹ / ₄	273
Neptun		257 ¹ / ₂	258
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		138 ¹ / ₄	138 ¹ / ₂
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ² / ₁₀ Stats amort		—	—
3 ¹ / ₂ uops. Stats		—	—
3 ¹ / ₂ Husejer Kreditk. 1. Afd. 1. S.		—	—
3 ¹ / ₂ Kbhvn. Kreditf.		—	—
4 ⁹ / ₁₀ — — 2. Serie..		—	—
4 ⁹ / ₁₀ — — 1. — ..		—	—
4 ⁹ / ₁₀ Østift. Kreditf. 9. — ..		84 ¹ / ₂	85 ¹ / ₂
4 ⁹ / ₁₀ — — 7. — ..		—	—
3 ¹ / ₂ Landkreditk. 6. — ..		—	—
3 ¹ / ₂ Landkreditk. 3. — ..		—	—
Aktier.			
Nationalbank		143 ¹ / ₂	143 ³ / ₄
Privatbank		118 ³ / ₄	119
Landmandsbank		147	147 ¹ / ₂
Handelsbank		156 ¹ / ₄	155 ³ / ₄
Kbhvn.s Laane- og Diskontobank		101 ³ / ₄	102 ¹ / ₂
Sukkerfabr.		265 ³ / ₄	266
Burm. & Wain		128 ¹ / ₄	129
Bryggeri Aktier		155 ¹ / ₄	155 ¹ / ₂
Helsingør Jærnak		—	—

Vekselkurseer d. 20. Oktober 1915.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	78.60	
London	17.97	
Paris	66.50	
Amsterdam	159.00	
Wien	56.00	

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

WIDEMAN'S

Selvsmørende WIRE BLOCKS

Prima svensk Fabrikat.

Repræsentanter:

JACOB DESSAUER & Co.,

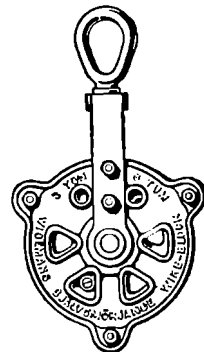
JERNBANEGADE 4,

KØBENHAVN B.

TELEFON: CENTRAL 7063.

Prisliste baa Forlangende.

Levering prompt fra Lager i Stockholm.



Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.
Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.
Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.

Største en gros Lager af

Tr. Rør, Fittings - Kedelrør - Armaturer



Anvend kun vor fortrinlige, sugedygtige

— PUDSETVIST „AH“ —

i meget haandterlige Baller à 50 kilo

Sanitetsartikler, Væg- og Gulvfliser,

Bygningsstøbegods

OHLSEN & AHLMANN A/S

KØBENHAVN

Telegr.-Adresse: »OHLSEN«

Egen Telefoncentral 7890

Skibs-

Provieringshandlere.

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. 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. 208.

Aarhus. Sophus E. Johnsen. Tlf. 2859 & 2879. Tlgr.-Adr.: Sejus. Breve til min Adresse leveres straks ved Skibe Ankomst. Motorbaad til Rheden.



Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.
Natsignaliseringslamper.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

J. Melander,
Tlf. Bilkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

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

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. 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 & Bentin's Eftf.

Dam & Svensson, Skeppsmæklere,

Telegr.: **DAMSON.** **Oskarshamn.** Telegr.: **DAMSON.**

P. Jørgensen & Co., Korsør.

Telegramadr.: „Jørgensen“.

— **Skibsmæglere.** —

Telefon 6 & 16.

Statstelefon 11.

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

Petrograd og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Telegr.: „Søjus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr. „Søjus“
Petrograd, Wass. Ostrow. 17 Line. No. 4.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Jens Philipsen
Statsaut. Forhyring
Havnen 13. Telefon 732.
Horsens.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klassees
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

ZOOB. HAVE

i København

køber gerne for den
brugbare Dyr.

N. W. PESCHARDT
VEJLE

aufbefaler sin Skibshandel

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

H. P. NIELSEN

Skibshandler

ESBJERG

J. C. Jensen og R. B. Christiansen
Sagfører Overretssagfører

sp. Søsager

St. Voldgade 10, Randers
Telefon Nr. 47

Overretssagfører

E. Moltzen

Odense

Retssager (sp. So- og Handelsager)
og Handelsinkassation.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Forlang Olltetøj fra

Jydsk Ollieføjsfabrik

Telefon 1430 Randers Telefon 1430

Husk

Petersen-Faxe's

HERREKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede Kindolager.

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.

Priliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotagade 33. Aalborg.

Telefon 886.

Telegramadressa: „Slotshyring“.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Jens Grouleff, Aarhus

aufbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlg. Adr.: Telefon: 3224.
Tonnage. Telefon: 3244.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,
og

Chr. Schjerbecks Eftf., Helsingør.
Skibsproviantering

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

Forlang altid

OTTO

MØNSTED'S

OMA

Plante-Margarine

Fortrinlig til Bordbrug
Baging og Stegning.

Utzon & Stegmann, Skibsmæglere. Aalborg.

Telegr.-Adr.: **UTZON.**
Telefoner: 2200 - 2075.
Statstelefon 2.

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.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift — Solid — Driftssikker.

5—100
HK

A/S „VØLUND“.
Blegdamsvej 32. København N.

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 uindeles ved Postvæsenets Foranstaltning.
Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTS PRIS.

Forste Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre.
Anden Side og Siden efter Tekst pr. Petitolinie à 45mm Bredde 25 —
Do øvrige Sider pr. Petitolinie à 45mm Bredde 20 —
Moderation for 5 Gange 13 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

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).

Aarhus mekaniske Værksted
Alle Slags Skibs- og Maskinreparationer
samt Kedelrensning udføres.
Fredensgade 16. Telefon-3950.

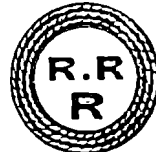
A. WILSON, Kobbersmedie
Alt Skibsarbejde udføres.
Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og
midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværks-
arbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved
Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,
Thorshavnsgade 3.
Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

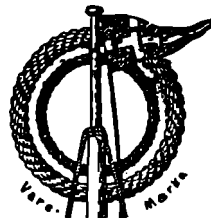
Randers Rebslaeri



Hamp- og Staaltrandstougværks-Fabrik
Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staalouge
til Skibsbrug og Elevatorer



HERKULES
Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad
faas kun fra

Esbjerg
Tovværksfabrik A/S

N. SANDBERGS Skræderetablissement 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

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.

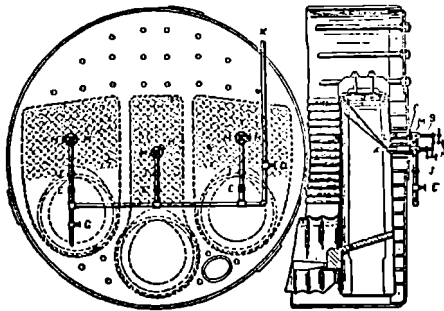
Nr. 43.

Kjøbenhavn, Torsdag den 28. Oktober 1913.

22. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**

Billige i
Anskaffelse.



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renset 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 Lufstrømninger. 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.

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER.
1403 — 1405
3053 — 3073

**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

AKTIESELSKABET HOLZAPFEL-SELANDIA

Compositloner

Jern, Staal og Træskibsbunde.
Leverandør til Flaaden.

Indreglstreret

Telegramadr.: „HOLZANDIA“.

Kontor: Toldbodvej 7, Kjøbenhavn.



Rustbeskyttende Farve

Bunkers og Lastrum.
Leverandør til Statsbanerne.

Varemærke

Telf.: 5601. Palæ 2256.

Fabrik: Øresundsvej, Amager.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

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



„Solicum“ Patent Mønne
» Maling

bedste og billigste Rustbeskyttende Farve
færdig til Brug

Roar Rosing,

Vestervoldgade 92, København B.

Telefon Nyen 3638. — Telegram-Adresse: „AMHEGN“.

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.

Kramtapakser og Skruetakser leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

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

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

Nic. Heimbürger
Skibsmægler

Petrograd. 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.

BOLINDER-MOTOREN.

Uddrag af Motorleverancer:

- Motorskonnert „Kvik“, tilh. Skibsr. Knakkegaard,
570 Tons D. W. 120 H. K. Bolinder M.
- „Morten Jensen“ tilh. Skibsr. Knakkegaard,
510 Tons D. W. 160 H. K. Bolinder M.
- „Jens Riis“, tilh. Skibsr. Knakkegaard,
200 Tons D. W. 80 H. K. Bolinder M.
- „Hj. Sørensen“, tilh. Skibsr. Knakkegaard,
775 Tons D. W. 240 H. K. Bolinder M.
- Motorsklb „Turisten“, tilh. D/S Turisten, Passagersklb,
120 H. K. Bolinder M.
- Under Bygning for D/S Rødby Havn,
260 Tons D. W. 120 H. K. Bolinder M.
- Under Bygning for D/S Rødby Havn,
250 Tons D. W. 120 H. K. Bolinder M.
- Under Bygning for Østasiatisk Komp. A/S
700 Tons D. W. 320 H. K. Bolinder M.
- Under Bygning for Østasiatisk Komp. A/S
700 Tons D. W. 320 H. K. Bolinder M.

Leveret og installeret af:

N. C. Breit & Co.,
København.

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.

Brydes Allé. Telefon 5047.

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
»Bunker-
depot».

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT
Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition. ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

Telefon
513

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
»Bunker-
depot».

HELSINGØRS BUNKERKUL DEPOT.

Prima Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat til Dagens billigste Priser.

C. K. HANSEN.
KØBENHAVN.

∴ DAMPSKIBSRHEDER ∴

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.
BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dampskibsselskaberne
VULCAN og MERCUR

Telefon 5459. Telegramadresse: „Ganus“.

Korresponderende:

Reder N. P. Nielsen,
Herluf Trolleagade 28.

A. O. ANDERSEN & Co.

Copenhagen & Christiania.

Telegr.: Pacao { Copenhagen. { 5836 Copenhagen.
 { Christiania. { 19369 Christiania.

STEAMSHIPOWNERS-AGENTS

Chartering - Clearance - Average.

P. Brown jun. & Co.

Dampskibsrederi * Dampskibsagentur.

Amallegade 43. — Telegr.-Adr.: »Brown«. — Tlf. C. 276.

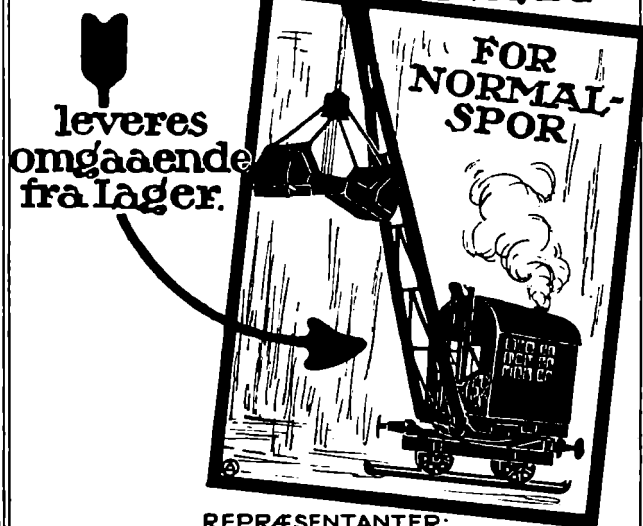
Knud Degn. Raadgivende Ingeniør,
cand. polyt. M. Ing. F.

projekterer og leder Udtørelsen af alle Slags

**Havne- &
Uddybningsarbejder**

Kontor: Havnegade 55¹. København K. Telefon 351.

**DEMAG
DAMPKRANER**



REPRÆSENTANTER:
EDWARDS & RASMUSSEN
INGENIØRER
KØBENHAVN B, VESTERGADÉ 3.
**DEUTSCHE
MASCHINENFABRIK AG
DUISBURG**

„UTRECHT“

Maskin- og Skibsbyggerier,

ved Ingeniør Andr. Vang, Hellerup,

Generalrepræsentant

for Skandinavien og Rusland.

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

H. NIELSEN

1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags
Skibsreparationer.

Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

Kjøbenhavn, den 28. Oktober 1915.

Da vi fornylig, i nærværende Blads Nr. 41, gav Udtryk for den Overraskelse og de Betæneligheder, som Indenrigsministeriets Forbud af 6. ds., mod Salg af Skibe til Udlandet, havde vakt i Rederkredse, fremsatte vi den Formodning, at Regeringen under de herskende usædvanlige Forhold maatte have haft tvingende Grunde til dette opsigtvækkende Skridt, og raadede til at afvente den nærmere Forklaring, som antagelig maatte komme gennem de forestaaende Rigsdagsforhandlinger eller paa anden Maade, førend man tog bestemt Stilling til Sagen. Siden da er der under Landstingets første Behandling af Forslagene til Lov om Navigationsundervisningen og om Søneringen, den 20. ds. paa Foranledning af Landstingsmand Tvede blevet Lejlighed for Regeringen til at fremsætte sine Anskuelse om Forbudet i dette Ting.

Landstingsmanden fremdrog, da han under Debatten talte om Søneringen, med velberaad Hu dette aktuelle Spørgsmaal, som han med mere eller mindre formel Ret satte i Forbindelse med denne for at give Handelsministeren Lejlighed til overfor Tinget at fremsætte sin Mening om Sagen. Han omtalte den Forbindelse, som Forbudet var bragt i til Loven af 7. August f. A., ved hvilken Indenrigsministeren bemyndiges til at træffe Foranstaltninger til Regulering af Priserne paa Levnedsmidler og Varer, og udtrykte under Henvisning til Skibsfartens internationale Karakter Tvivl om, at den Omstændighed, at der sejler en noget større eller mindre Tonnage under dansk Flag, har nogen som helst Indflydelse paa Varepriserne her i Danmark. De Forsøg, der har været gjort paa at komme til en Fiksering af Fragterne, er strandet, og det har vist sig ganske umuligt i en Forretning, som er saa verdensomspændende, at foreskrive noget i den Retning.

Naar der nu dertil, ytrede Landstingsmanden, under de nuværende Konjunkturer kan realiseres en Del gamle Dampskibe til gode Priser, er det saa rigtigt at hindre Salget af dette gamle Jern, naar denne Transaktion kan skaffe store Kapitaler ind til Landet og sætte Rederierne i Stand til at bestille ny Skibe hos vore Skibsværfter og derved skaffe godt Arbejde for lange Tider til Tusinder af Arbejdere? Taleren var derfor ikke vis paa, at det var et for Landet i Almindelighed heldigt Forbud.

I et eller andet Blad havde Landstingsmanden set den Mening fremsat, at det skulde være af Hensyn til Besætningerne, at Forbudet var udstedt, men hertil ytrede han, at Skibsbesætningerne ogsaa er ganske internationale, da en Sømand er lige god Sømand, enten han sejler under det ene eller det andet Flag. Han søger Hylre, hvor den bedste Hylre er at faa, hvorfor man ogsaa ser udenlandske Skibe komme hertil med danske Folk om Bord og danske Skibe sejle med delvis udenlandsk Besætning. Det er ogsaa sagt, at Forbudet skulde være udstedt af Hensyn til at Officererne blev ledige ved Salg, men saavidt Landstingsmanden vidste, har Handelsministeriet under de bestaaende ekstraordinære Forhold Gang paa Gang maattet give Dispensation med Hensyn til Søneringslovens Krav angaaende Befalingsmændene. Det vilde derfor heller næppe komme til at spille nogen videre Rolle for dem, om nogle Skibe gik over under et andet maaske neutralt Flag, men det vilde være heldigt at benytte Konjunkturerne til at realisere gamle, urentable Skibe og derved

faa Midler til at skaffe Arbejde for store Dele af det danske Folk.

Landstingsmanden henstillede derfor til Ministeren at begrunde det udstedte Forbud. Denne Henstilling tog Handelsministeren til Følge, idet han i samme Møde, efter »Rigsdagstidende«, udtalte:

»Det ærede 2det Medlem for 2den Kreds (Tvede) giver mig Anledning til nogle Bemærkninger, som ligger lidt udenfor den Sag, som her behandles, idet han bad mig motivere, hvorfor Indenrigsministeren har udstedt Forbud imod Salg af Skibe til Udlandet; jeg skal da, saa langt det i Øjeblikket synes mig rigtigt, besvare dette Spørgsmaal. Denne Bekendtgørelse om Forbud imod Salg af Skibe til Udlandet maa anses som en Forholdsregel af Hensyn til vor Skibsfarts hele Stilling, idet Regeringen havde bragt i Erfaring, at der forestod Realisation af Skibe, og at adskillige Salg allerede var fuldbyrdet, hvilket har bekræftet sig ret udtrykkeligt ved Antallet af de efter Forbudets Udstedelse indkomne Andragender om Dispensation. En pludselig og voldsom Nedgang i vor Tonnage var i og for sig erhvervsmæssigt betænkeligt og kunde under Hensyn til Krigstilstanden medføre saadanne Konsekvenser for vor Import, at Regeringen fandt, at dette Forhold maatte lages under nøje Overvejelse, og Forbudet skulde da først og fremmest sikre Ro hertil. Regeringen ser meget vel, at der kan være god Økonomi, privat Økonomi og vel ogsaa national Økonomi, i at benytte sig af en ekceptionel Højkonjunktur til at skaffe sig af med Skibe, der under normale Forhold er mindre egnede, mindre rentable, og efter Krigen erstatte dem med ny, og vil ogsaa medvirke til en Ordning, hvorved berettigede Interesser i saa Henseende saa vidt muligt beskyttes. Forbudet vender sig i sin Hensigt fortrinsvis imod den ukontrollerede Føringelse af vor Tonnage i en øjeblikkelig Spekulations Tjeneste. Det er nemlig af den allerstørste Betydning under den nuværende Tilstand, at Landet raader over en neutral Flaade til Øjeblikkets Brug, og at denne Flaade om fornødent kan være til Disposition for Landets Forsynings- og Produktionsinteresser. Jeg maa fremhæve, at hvad der ellers kunde være et naturligt Princip, maa her betragtes med andre Øjne; Øjeblikket er for os saare vigtigt. Skibsfarten er international, bemærkede det ærede Medlem i sin Tale, og det er normalt rigtigt, men under de nuværende Forhold indskrænker den Tonnage, der staar til vor Tjeneste, sig praktisk tal til den skandinaviske, og hertil kommer, at der for Tiden finder en Bortfragtning Sted i »timecharter« til andre Verdensdele, som maa paakalde vor Opmærksomhed, en Bortfragtning, som virkelig har laget et saadant Omfang, at man bør se nøjere derpaa. Muligvis vil Rederne ved indbyrdes Samvirken kunne tilvejebringe en Situation, en Sikkerhed paa dette Omraade, som kunde gøre videre Foranstaltninger overflødige; det er mit Haab, at noget saadant kunde ske, og at der snart kunde blive Lejlighed dertil.«

Ogsaa udenfor Rigsdagen har Regeringen nu ladet høre fra sig i denne Sag, idet Indenrigsministeren ved et politisk Møde i Roskilde den 23. ds., i Følge et gennem »Ritzaus Bur.« udsendt Referat, har udtalt følgende om Salgsforbudet:

»Man har fra visse Sider bestridt Forbudets Lovlighed, men derom kan der nu ikke være Tvivl. I hvert Fald ikke hos andre end hos en Sagfører, der ikke har noget imod at tabe en Sag. Forbudet er udstedt for at forhindre en Føringelse af vor Handelstonnage, og hvor et Salg ikke tjener til at forringe, men til at forbedre vor Tonnage ved Køb eller Bygning af ny Skibe i Stedet for de, der aflændes, vil der som Regel inlet være i Vejen for Dispensation.«

Er nu denne Regeringens Forklaring fyldesigørende? Indenrigsministerens Afvisning af Spørgsmaalet om Forbudets Lovlighed kan for saa vidt ikke vække Forundring, som det jo kun er naturligt, at Regeringen mener sig berettiget til de Skridt, som den faktisk foretager, men det er dog værd at lægge Mærke til, at vistnok ikke én Jurist hidtil har følt sig kaldet til overfor Offentligheden at tage Lovligheden i Forsvar, skønt det ingenlunde har manglet paa Udæskning. Meget vigtigere er dog i Øjeblikket Spørgsmaalet om Forbudets Forhold til Samfundets og Skibsfartens Tarv. Noget afgørende Bevis for den moralske Berettigelse af Forbudet synes imidlertid ingen af de to Ministerudtalelser at indeholde. Talmæssige Oplysninger om Salg eller forestaaende Salg til Udlandet meddeleer Handelsministeren ikke, og det maa vel derfor antages, at Regeringen mener at Forbudet alene bør betragtes som en fremsynet præventiv Foranstaltning, der skal sikre Raadighed over fornøden Tonnage »til Øjeblikkets Brug«, »til Disposition for Import og Eksport, medens Krigen varer ved.

Selv om man anlægger dette Synspunkt, bliver der øjensynlig betydelig Uklarhed tilbage, thi tager man Konsekvenserne af Handelsministerens Udtalelse, synes der at maatte aabne sig et Perspektiv af Indskrænkninger i Redernes Adgang til at bortfragte deres Baade i »timecharter«, men en saadan Foranstaltning vil man fra Skibsfartens Side i det længste, og ganske afgjort, gaa ud fra, at Regeringen vil vige tilbage for.

Heller ikke kan man undgaa at lægge Mærke til den Uklarhed i Regeringens Holdning, der viser sig, naar man sammenholder Handelsministerens Udtalelser med Indenrigsministerens. Medens den første vil medvirke til en Ordning, hvorefter der bliver en rimelig Adgang til i denne Højkonjunkturs Tid at udrangere Skibe, der under normale Forhold er mindre rentable, og efter Krigen erstatte dem med ny, stiller den sidste sig kun velvillig overfor Tanken om Dispensationer fra Forbudet, »naar Salget ikke tjener til at forringe men til at forbedre vor Tonnage ved Køb eller Bygning af ny Skibe i Stedet for de, der afhændes.« Selv om man ser bort fra, at Kompensationstonnage, der anskaffes efter Krigen, overhovedet næppe kan interessere Regeringen i denne Sammenhæng, er Indenrigsministerens Standpunkt aabenbart det mest konsekvente, naar man til Udgangspunkt tager de Samfundsinteresser, som Forbudet begrundes med — men Indenrigsministeren overser ganske vist, at den moralske Berettigelse til et saadant Standpunkt netop kræver, at det kan bevises eller dog gøres aldeles overvejende sandsynligt, at Landets Behov i paakommende Tilfælde ikke lader sig tilfredsstille med en mindre Flaade end den, der nu sejler under dansk Flag. Et saadant Bevis er ikke hidtil ført, og vi anser det for ganske usandsynligt, at det kan føres.

Først naar man holder sig til Handelsministerens Udtalelser om, hvorledes han tænker sig Forbudet fremtidig administreret, synes der os at kunne blive Plads for en nærmere Forstaaelse mellem Skibsfarten og Administrationen, idet Ministeren gaar ud fra, at der maa kunne findes en Form for Samvirken mellem Rederne indbyrdes, og altsaa tillige mellem Rederne og Regeringen, der vilde kunne byde Regeringen en saadan Sikkerhed paa dette Omraade, at videre Foranstaltninger blev overflo-

dige. Om Sandsynligheden af at en saadan paa gensidig Tillid baseret Forstaaelse kan komme i Stand, er det dog sikrest at vente med at dømme, til det kan skønnes, hvad Regeringen i saa Henseende vil foreslaa.

Handelsministeriet meddeler:

En Komité for Prisefordringer. I Følge derom fra Udenrigsministeriet modtagen Meddelelse er der under 31. August d. A. udstedt en engelsk Bekendtgørelse angaaende en Komité, der er blevet nedsat for at undersøge Klager fra Englændere, Allierede og Neutrale over Priserettens Kondemnering eller Tilbageholdelse af Skibe og Ladninger.

Bekendtgørelsen er saalydende:

»Prize claims committee.

Whereas a committee has been instituted to receive and consider claims made by British, Allied or neutral Third Parties against ships or cargoes which have been condemned or detained by orders of Prize Courts, and to recommend to what extent, in what manner, and on what terms, such claims should be met or provided for.

This is to give notice to all British, Allied or neutral persons having any such claims against cargoes which have been or may be condemned or ordered to be detained by a Prize Court in the United Kingdom, Egypt, India, or in any of the Colonies and Protectorates, that any such claims should be sent, with all necessary particulars, to the Secretary of the Committee, Board of Trade, Whitehall Gardens, London S. W., within three months of this date if the cargo has already been condemned or detained by an order of a Prize Court. If the cargo has not yet been dealt with by a Prize Court such application must be made within three months of the date of any order for condemnation or detention.

Dated 31st day of August 1915.

Ny Søkort. Fra Det kgl. Danske Søkortarkiv har vi modtaget Kort Nr. 263, det nordlige Blad af Nordsoen, med Specialkort over Pentland Firth og Fair Isle; Kort Nr. 264, det sydlige Blad af Nordsoen, med Specialkort over Indløbet til Tyne, Sunderland, Humbrens Munding og Firth of Forth; Kort Nr. 267 over Isefjord med Specialkort over Indløbet, samt Kort Nr. 274, Store Bælt mellem Sprogø og Langeland.

Disse Kort fremkommer foranlediget ved Danmarks Overgang til Metersystemet som et Led i en Række af ny Udgaver, hvor alle Dybder er angivet i Meter. I hele Meter naar Dybden er 10 og derover, og i Meter med Decimaler naar Dybden er under 10.

I Nordsøkortene er indsat en Del flere Lodskud end i de ældre Kort, hvilket har særlig Betydning for Tiden, hvor Sejladsen i Nærheden af Land for en stor Del skal foregaa paa Løddet. Misvisningerne er ført til Dato, og Kortene er forsynet saavel med store Kompasser som med Isogoner. Det nyeste Materiale er anvendt til samtlige Kort. Fyr og Afmærkning er aflagt som under normale Forhold, da det vil være umuligt at holde Kortene rettet efter de Forandringer, der næsten daglig foretages heri paa Grund af Krigen. Det maa derfor stærkt anbefales Skibsførere at holde sig underrettet om disse Forhold gennem »Efterretninger for Søfarende« og selv med Blyant at foretage de nødvendige Rettelser eller Henvisninger i Kortene. Disse sælges trykt paa meget stærkt Lærredspapir, der kan staa for den ublideste Behandling.

Vi henleder Rederes og Skibsføreres Opmærksomhed paa disse fortrinlige og overmaade smukt udførte Kort. Prisen paa dem er 4 Kr. pr. Styk og trykt paa Papir 3 Kr.

Handelsministeriet meddeler:

Udvidelse af de engelske Kontrabandelister. I Følge Meddelelse fra Udenrigsministeriet er de britiske Lister over absolut og betinget Kontrabande udvidet som følger:

«Several new items added to absolute contraband list principal being: 1) Emery, Corundum, Carborundum, all kinds Nitrates, caustic Potash and Soda, Xylol, solvent Naphtha, Phenol, Cresol, Naphthalene, Ether, Ethyl, and Methyl Alcohol, Celluloid, 2) Manganese Dioxide, Hydrochloric Acid, Bromine, Phosphorus Carbon, Disulphide Arsenic and compounds, Chlorine, Phosgene, sulphur Dioxide, Prussiate of Soda, Sodium Cyanide, Iodine and compounds, 3) Capsicum, Peppers, 4) Searchlights and components parts, Leather Belting, Hydraulic Leather Pump Leather, Wool Waste, all kinds of animal hair, cotton piece goods and products capable utilization for manufacturing explosives, Flax, Hemp, Ramie, Kapok, 5) Balata, Guttapercha, Rattans, Electrolytic Iron, Asbestos Iron and copper Pyrites, Arsenical Ore. Additions to conditional contraband: oleaginous Seeds, Nuts and Kernels, Animal-, Fish- and Vegetable- Oils and -Fats if not lubricants, Skins and Furs utilisable for clothing.»

Redningsstationen »Skagens Gren«. Da den ny Motor-Redningsbaad sidste Efteraar ankom til Skagen, fandtes det unødvendigt at opretholde Redningsstationen »Skagens Gren«. Marineministeriet bestemte derfor, at Stationen skulde nedlægges, og denne Nedlæggelse er blevet fuldbyrdet i disse Dage. Stationen blev oprettet i 1896 som Bistation til Redningsstationen Skagen, og 4 Aar senere fik den en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, som var af den største Type af de her i Landet eksisterende Redningsbaade. Baaden vandt snart Mandskabets Tillid, og denne bevarede og styrkedes gennem Aarene ved adskillige farlige Redningsforetagender med den. Det mest livsfarlige og vanskelige Redningsforetagende, som har fundet Sted ved Skagens Gren, var den 27. Oktober 1900 ved det tyske Skib »Almuth«, men der kan nævnes adskillige andre Strandinger, hvor »Skagens Gren«s Redningsbaad har bragt strandede Besætninger lykkeligt i Land, saaledes ved Strandingen af det svenske Dampskib »Carl«, det tyske Barkskib »Atlantic«, det norske Barkskib »Haakon Haakonsen«, det tyske Dampskib »Senior« o. fl. a.

Redningsbaaden »Skagens Gren« træder dog ikke derfor ud af Virksomhed, men fortsætter denne under et andet Navn. Den bliver nemlig nu stationeret ved Vestero paa Læsø, og den vil sikkert paa dette Sted kunne gøre god Fyldest, da den er i Besiddelse af betydelig større Sodygtighed end den tidligere Baad paa dette Sted, hvilket er af stor Betydning, da denne Redningsstation flere Gange har haft Virksomheder til de fra Øen fjerntliggende Udgrunde, som har krævet lang Tid og stillet store Fordringer til Mandskabets Udholdenhed.

—h.

Esbjerg Trafik- og Fiskerihavn. Arbejdet ved denne er kun gaaet smaat i Sommer. De efter Krigen opstaaede Vanskeligheder ved at faa Tømmer har saaledes grebet forstyrrende ind, og den væsentligste Grund til, at Fiskerihavnens Fuldførelse er trukket saa længe ud, er den, at Spørgsmaalet om et Isværk paa den ny Havneplads ikke er afgjort. Resten af Sporlægningen vil nemlig komme til at afhænge af Isværkets og af Pakhusenes Beliggenhed. Betonbygningen til den ny Trafikhavn er derimod i Sommer gaaet jævnt fremad under forholdsvis gode Vejrforhold, men da Det forenede Dampskibsselskabs Eksportskibe ikke i Aar besejler Esbjerg Havn, er det ikke saa meget Trafikhavnen som Fiskerihavnen der føles Trang til, efter at Esbjerg Fiskeriflaade nu er bleven saa stor, og saa mange fremmede Fiskere ikke alene fra Lemvig men ogsaa fra Østkyst-

byerne søger Esbjerg Havn. Den nuværende Fiskerihavn er til Tider aldeles overfyldt af Fiskerifartøjer, hvorfor der forhaabentlig vil blive sat Fart paa Arbejdet, saa Fiskerihavnen kan være færdig til næste Faraar.

Observator.

Norske Skibstab under Krigen. I Følge Oplysninger i den norske Presse er den samlede Forsikringsværdi af de norske Skibe, som under Krigenes første Aar er ødelagt, ialt 16 Mill. Kr. Naar man tager i Betragtning, at den ødelagte Tonnage for Tiden vilde have repræsenteret en betydelig større Værdi end Forsikringssummen, endvidere regner med Indlægstabet ved Savnet af denne Tonnage, med Værdien af den sænkede Lading, med det direkte og indirekte Tab ved, at disse Varer ikke er kommet til deres Bestemmelsessted og endelig med Renter af Kapitaltabet o. s. v., vil man ved Beregningen af den Skade, som er tilføjet norsk Skibsfart og Handel, naa til en Sum af c. 30 til 35 Mill. Kr. Selv om en Del heraf er dækket ved Assurance i Udlandet, bliver der dog et Tab for Norge tilbage af næppe under 25 Mill. Kr.

Ny japansk Dampskibslinie. Det japanske Dampskibsselskab Osaka Shosen Kaisha har ved det japanske Skibsværft Osaka Iron Works bestilt 6 Dampere paa 12.000 Tons dw. hver til Selskabets ny Rute mellem Japan og Evropa.

Konsulatvæsenet. Den 11. Oktober har Udenrigsministeriet efter Ansøgning meddelt Vicekonsul i East London under det kgl. Konsulat i Capetown M. T. FLEMING Afsked.

Under 14. Oktober er Vicekonsulatet i Paço d'Arcos under det kgl. Generalkonsulat i Lissabon og Vicekonsulatet i Inverness under det kgl. Generalkonsulat i Leith blevet nedlagte.

Den 18. Oktober er ulønnet dansk Konsul i Nagasaki Percy James Buckland efter Ansøgning bleven afskediget i Naade fra det af ham beklædte Embede.

Under 20. Oktober har Udenrigsministeriet efter Ansøgning meddelt Vicekonsul i Drobak under det kgl. Gesandtskab i Kristiania M. F. SKANCKE og Vicekonsul i Gelle under det kgl. Generalkonsulat i Stockholm C. R. UNER Afsked.

Traadlos Telegrafi. Under Navn af Kjøbenhavns Radiotelegrafskole er der i Februar Maaned d. A. oprettet en Radiotelegrafskole her i Byen, som en Afdeling af Centralundervisningsanstalten i Svendborg. Den har Skolelokaler i Lavendelstræde Nr. 1, 1. Sal. Ved Skolen findes to Kursus, et Formiddagskursus fra 8 til 3 og et Aftenkursus fra 7 til 11. Undervisningen, der besørges af 9 Lærere, er dels praktisk, dels teoretisk. De praktiske Fag omfatter Morsning, Høring med Hovedtelefon, Ekspedition samt Besøg paa Radiotelegrafstationer. De teoretiske Fag omfatter Elektroteknik, Radiotelegrafi, Matematik, Engelsk, Fransk, Instruktions og Somandskab.

Skolens Leder er Inspektør Knud JOHANSEN.

Bulgarien indblandet i Krigen. I Følge telegrafisk Indberetning fra det danske Gesandtskab i London, har den britiske Regering erklæret den til det ægæiske Hav grænsende bulgarske Kyst for blokeret fra Kl. 6 Morgen den 16. ds. at regne.

Der er givet neutralske Skibe en Frist af 48 Timer fra Tidspunktet for Blokadens Begyndelse til at sejle ud fra det blokerede Omraade.

Lovforslagene om Navigationsundersvisningen og Søneringen. I Landstingets Møde den 21. ds. valgtes til Udvalg angaaende ovennævnte Lovforslag: P. Bojsen, Degnbøl, Deuntzer, Godskesen, Har. Jensen, Kragh, N. Kristensen, Lange, Maegaard, Nordby, Holger Petersen, Richelieu, Sonne, Enevold Sørensen og Tvede.

Nautisk Almanak. Paa G. E. C. Gads Forlag er udkommet Nautisk Almanak for Aaret 1916, udgivet af Navigationsdirektør J. A. D. Bildsø. 26. Aargang. Bogens Pris er 75 Øre.

Formodet Forlis. Svendborg. 25. Oktober. Dansk Galease »Østen« afgik i Følge »Svendborg Amts Dagblad« d. 7. September fra Malmø til West Hartlepool med en Ladning Træ. Da man ikke senere har hørt noget til Skibet, antages det at være gaaet under og Besætningen, tre Mand, forulykket. Skonneren fortes af Kaplajn Rasmussen, der er hjemmehørende i Nykjøbing Sjø. Han var ugift. Styrmanden var den 25-aarige Hans Søbygaard fra Lundeborg paa Fyen.

Dødsfald. Skibsreder og Bankbestyrer N. H. Brinch i Sønderho paa Fanø er den 23. ds. afgaaet ved Døden, 84 Aar gl. Brinch hørte til de gamle Skibsførere, som i Tredserne optog Middelhavsarten. Allerede i 1889 opgav han dog Søen og blev korresponderende Reder for flere Skibe i sin Hjemstavn. Afdøde har til det sidste været en virksom Mand, der Tid efter anden har været betroet forskellige Tillidshverv.

P. K. P.

Passeret Skib. Det forenede Dampskibsselskab har fra Foreren af Selskabets Damper »Olga« den 23. ds. modtaget Meddelelse om, at han den 21. paa 57° 08' N. Br og 4° 05' Ø. Lgd. har passeret et Barkskib med Signalfogstaverne NTGB (»Afrika« af Kjøbenhavn). Skibet styrede bidevind Øst over for Undermærsejlene. Vinden SØ. Styrke 7. Regnbyget.

Finanslovsforlaget 1916—1917.

(Fortsat.)

Af Anmærkningerne til § 16, Budgettet for Handelsministeriet, hidsætter vi følgende:

Til A. I. Centralbestyrelsen.

Siden de ved kgl. Resolution af 8. September 1913 og 26. Marts 1914 stedfundne Henlæggelser af Sager til Handelsministeriet er Ministeriets Arbejde stegen i overordentlig stærk Grad. Under Hensyn hertil bevilgedes der paa Finansloven for Finansaaret 1915—16 Lønning til 1 Assistent udover det hidtil normerede Antal. Det har imidlertid — saaledes som ogsaa ved formentlige Bemærkninger forudsat — vist sig nødvendigt at antage til fast Assistance yderligere 2 Assisterter og 1 Skriver foruden anden midlertidig Medhjælp. Fast Ansættelse foreslaas fra 1. April 1916 tillagt disse 2 Assisterter samt Skrивeren, og i Overensstemmelse hermed er Kontoen forhøjet.

Til Oplysning om Arbejdets Vækst skal oplyses, at medens Antallet af Ministeriets udgaaende Ekspeditioner i 1913 udgjorde 8,048, steg Tallet i 1914 til 11,422 og udgjør for 1ste Halvdel af 1915 endog 11,115, hvorved dog bemærkes, at den i 1915 indtraadte særlig stærke Stigning i nogen Grad skyldes den herskende Krigstilstand.

Til A. III. Foranstaltninger vedrørende Søværnet.

Til A. III. A. Navigationsværnet. A. 1. Eksamenkommissionen, a. Lønninger. Samme Beløb som for Finansaaret 1915—16.

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

c. Andre Udgifter. Herunder Honorar 300 Kr. Det under 1. c. opførte Beløb agtes anvendt til Kontorudgifter ved Navigationsdirektørens 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 1915—16.

Det bemærkes, at medens efternævnte Navigationsskoler, nemlig i Kjøbenhavn, Aalborg, Svendborg, Marstal og paa Bøge, opfylder de i Lov om Styrmandseksamen m. m. af 30. Marts 1892 § 16 foreskrevne Betingelser, har dette ligesom de fire 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 $\frac{1}{2}$ %, hvoraf 3 til den almindelige Styrmandseksamen, medens Loven foreskriver henholdsvis 10 og 6 Elever. I Renhold 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 ovennævnte Tal, idet Skolen tillige forbereder Elever til Fiske- og Sætteskipperproverne, og en Del Elever er i det nævnte Tidsrum bleven dimitteret som bestaaet til disse Eksaminer. Ved Skolen drives derhos et godkendt Maskinistkursus, til hvilken Virksomhed der dog oppebæres særskilt Tilskud. Naar endelig henses til Øen Bornholms afsides Beliggenhed og den Betydning, Skolen hidtil har haft for Øens Samfundsbefolkning, maa man — navnlig paa dette Tidspunkt, da en ny Ordning af Navigationsværnets Forhold er under Overvejelse — nære Betænkkelighed ved at foreslaa det omhandlede Tilskud inddraget.

3. Anskaffelse af Modeller, Instrumenter og andre Undervisningsapparater. Samme Beløb som for Finansaaret 1915—16.

4. Ekstraordinært: Tilskud til Udgivelse af Lærebøger. Samme Beløb som for Finansaaret 1915—16.

Beløbet paaregnes anvendt som Tilskud til Udgivelsen af 2den Del af en ny Samling af Opgaver til Brug ved den nautiske Undervisning.

5. Understøttelser. a. Rejseunderstøttelser m. v. Herunder Honorar 600 Kr. b. Understøttelse af værdige og trængende Elever. Samme Beløb som for Finansaaret 1915—16.

5. c. Understøttelse til forhenværende Navigationslærere

	Kr. 5,400.00
--	--------------

Til A. III. B. Eksaminer for Maskinister. 1. a. Lønninger. 1. Direktøren for Maskinistundervisningen. 2 Eksaminatorer og Meddommere (anslaet). Samme Beløb som for Finansaaret 1915—16.

Beløbet fordeler sig saaledes:

2. Medlem af Eksamenkommissionen	Kr. 1,800.00
3. — — — — —	- 1,500.00
Bedømmelseskommissioner:	
Eksaminatorer	- 3,800.00
Meddommere	- 6,200.00
	Kr. 13,300.00

1. b. Dagpenge og Rejseudgifter (anslaet). Samme Beløb som for Finansaaret 1915—16.

1. c. Andre Udgifter (anslaet). Samme Beløb som for Finansaaret 1915—16.

Beløbet fordeler sig saaledes:

Tilsvn ved de forskellige skriftlige Forarbejder	Kr. 1,900.00
Lokaler til Eksaminernes Afholdelse i	
Kjøbenhavn	Kr. 2,800.00
udenfor Kjøbenhavn	- 200.00
	- 3,000.00
Eksamenkommissionens Kontorudgifter m. v.	- 5,000.00
Skrive- og Tegnmateriale, Beviser, Protokoller m. m.	- 1,800.00
	Kr. 11,700.00

2. Tilskud til de godkendte Maskinistiskoler m. m. Beløbet fordeler sig saaledes:

Til godkendte Maskinistiskoler i Aarhus, Helsingør, Odense, Svendborg, Horsens, Aalborg, Rønne, hver 1,000 Kr.	Kr. 7,000.00
Til Kjøbenhavns Maskinistiskole	- 1,500.00
Til Maskinistiskoler, der forbereder til de elektrotekniske Fag	- 3,000.00
Uddannelse af Lærere	- 400.00
	Kr. 11,900.00

Posten: »Til Maskinistiskoler, der forbereder til de elektrotekniske Fag« er foreslaet forhøjet med 800 Kr. Det hidtil bevilgede Beløb; 2,200 Kr. har været fordelt til Maskinistiskoler, som forbereder

(Fortsættes efter »Efferr. for Søfarende«.)

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 Dampskibetslovens 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 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 mlvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1358. Sverrig. Östergötland Skærgaard. Arkö—Häradsskär. Stora Högholmen. Fyr forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 42/753. Stockholm 1915.)

Følgende Fyr er forandrede:

Stora Högholmen N.-lige Fyr viser hvidt Et-Lyn hver 1 s., og det S.-lige Fyr viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s. 58° 21 $\frac{1}{4}$ ' N. 16° 59 $\frac{1}{4}$ ' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4 $\frac{1}{1162}$. København 1915.)

1359. Sverrig. Södra Kvarnen. Understen Fyr. Taagesignal forandros.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 42/752. Stockholm 1915.)

I Løbet af 1916 vil Taagesignalet ved *Understen* Fyr blive forandret til Et-Stød hver 1 m., Stød 3 s., Pause 57 s., 60° 16' 36" N. 18° 55' 25" E.

1360. Rusland. Finske Bugt. Styrsødden SE. Hindring.

(„Notice to Mariners“ Nr. 945. London 1915.)

Skoleskibet *Vjermi* med et Dybgaende af 4,4 m har stødt mod en Undervandshindring — antagelig en Grund — 4 $\frac{1}{2}$ Sm 147° (misv. SE. t. S.) fra *Styrsødden* Fyr. c. 60° 07 $\frac{1}{4}$ ' N. 29° 06 $\frac{3}{4}$ ' E.
(Kort Nr. 155.)

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

1361. Danmark. Sundet. Dragør-Fort. Skydning.

I Slutningen af Oktober eller i Begyndelsen af November d. A. vil der blive afholdt en Skydning med Kanoner fra *Dragør-Fort*. Skydningen afholdes om Dagen. *Dragør-Fort*: 55° 35 $\frac{1}{4}$ ' N. 12° 41' E.

Signaler for Skydning se „E. f. S.“ Nr. 39/1098 for 1915.

1362. Sverrig. Skagerak. Urskär—Hafstensund. Bråmskär. Fyr förändret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 42/156. Stockholm 1915.)

Bråmskär Fyr vises nu Ef-Lyn hver 5 s. Lyset er:

1.	Forstærket grønt i Pejlinger fra 2 ^o til 10 ^o ;
2.	— hvidt i — 10 ^o - 13 1/2 ^o ;
3.	— rødt i — 13 1/2 ^o - 20 ^o ;
4.	— grønt i — 20 ^o - 65 ^o ;
5.	— hvidt i — 65 ^o - 97 ^o ;
6.	— rødt i — 97 ^o - 118 ^o ;
7.	— grønt i — 118 ^o - 248 ^o ;
8.	— hvidt i — 248 ^o - 256 ^o ;
9.	— rødt i — 256 ^o - 258 ^o ;
10.	Uforstærket grønt i — 258 ^o - 273 ^o ;
11.	— hvidt i — 273 ^o - 286 ^o ;
12.	— rødt i — 286 ^o - 306 ^o ;
	58 ^o 39' 20" N. 11 ^o 09' 32" E.

(Kort Nr. 286.)

(Se „Efterretninger for Søfartende“ Nr. 61/1287. København 1915.)

1363. Norge. Skagerak. Kristiania Fjord. Sjursjøen SW. Grund.

(„Efterretninger for Søfartende“; Plakat Nr. 7. Kristiania 1915.)

I Sundet mellem *Bleken* og *Sjursjøen* er fundet en lille spids Baae med 6,5 m Vand, 52 m 308^o (mislv. NW. 1/4 N.) fra Tønden med Stage paa *Vestre Sjursjørabben*. Tønden: 59^o 53' 12" N. 10^o 45' 10" E.

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

1364. Nordsøen. Maas Fyrskib NW. Vrag.

(„Bericht aan Zeeverrenden“ Nr. 178/1611. 3-Graevnhage 1915.)

Et Vrag med en Mast over Vandet er observeret paa 52^o 06 1/2' N. 3^o 39' E.

1365. Rusland. Hvide Hav. Deyvatoe E. Hindring rapporteret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 965. London 1915.)

Damperen *Mascara* har med et Dybsgaende af 7 m stødt mod en Undervands-hindring c. 2 1/4 Sm E. for *Deyvatoe*. 66^o 49' 20" N. 41^o 19' 00" E. (eng. Kort Nr. 2272).

1366. Norge. Fyr tændes.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 12. Kristiania 1915.)

Følgende Fyr er tændte:

I. *Gjeitnes* Fyr, *Førdefjorden*. Det er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelsler. Lyset er:

1.	rødt i Pejlinger fra 38 ^o fri W om <i>Birkedalnes</i> , til 64 ^o fri N. om <i>Mulenebba</i> ;
2.	hvidt i — 64 ^o til 156 ^o , fri W. om <i>Holnesetholmene</i> ;
3.	grønt i — 156 ^o - 202 ^o , fri E. om <i>Holnesetholmene</i> ;
4.	hvidt i — 202 ^o - 224 ^o , fri N. om <i>Høna</i> ;
5.	rødt i — 224 ^o - 237 ^o .

Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrhus. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 61^o 28' 40" N. 5^o 40' 10" E.

II. *Traillanes* Fyr, *Grunesund*. Det er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formørkelsler. Lyset er:

1.	grønt i Pejlinger fra 340 ^o , ind paa <i>Astevalldlandet</i> , til 350 ^o , fri W. om <i>Leitingnes</i> ;
2.	hvidt i — 350 ^o til 358 ^o , fri E. om <i>Hoknesfla</i> og <i>Engelandsfla</i> ;
3.	rødt i — 358 ^o - 131 ^o , fri N. om <i>Granefluen</i> , <i>Kjærringholmen</i> og <i>Melsholmen</i> ;
4.	hvidt i — 131 ^o - 163 ^o , fri W. om <i>Baarstjær</i> ;
5.	grønt i — 163 ^o - 194 ^o .

1388. Porto Rico N.-Kyst. San Juan. Vrag afmærket.

(„Notice to Mariners“ Nr. 950. London 1915.)
Vraget af Skibet *Argo* ligger 0,28 Sm 220° (misv. SW. 1/8 S.) fra Fyret paa S.-Kanten af *Puntilla Shoal*. Tæt NE. for Vraget ligger en sort og rød vandret stribet Tønde. 18° 27 1/2' N. 66° 07 1/4' W.

1389. Porto Rico S.-Kyst. Ponce. Forandring af Fyr opsat.

(„Notice to Mariners“ Nr. 39/2815. Washington 1915.)
Forandringen af Forfyret ved *Ponce* Havn er opsat indtil videre. 17° 59' 18" N. 66° 37' 16" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/1188. København 1915.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**1390. Italien W.-Kyst. Elba. Ferraio. Fyr forandres.**

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 261/479. Genova 1915.)
Om kort Tid forandres Fyret paa den NE.-lige Bastion ved Fort *Stella* ved *Ferraio* Havn til at vise hvidt Tre-Lyn hver 7,5 s., Lyn 0,5 s., Mørke 1 s., Mørke 1 s., Lyn 0,5 s., Mørke 4 s. I øvrigt uforandret. 42° 48' 57" N. 10° 20' 06" E.

1391. Italien W.-Kyst. Talamone. Fyr forandres.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 261/481. Genova 1915.)
Om kort Tid forandres *Talamone* Fyr til at vise hvidt To-Blink hver 16 s., Blink 2 s., Mørke 2 s., Blink 2 s., Mørke 10 s. I øvrigt uforandret. 42° 33' 08" N. 11° 08' 05" E.

1392. Sicilien E.-Kyst. Messina Stræde. Punta Secca. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 267/494. Genova 1915.)
Fyret paa *Punta Secca* NE. for *Messina* Havn er forandret til et rødt Lys med En-Formørkelser hver 1 s., Lys 0,5 s., Mørke 0,5 s., Synsvide: 9 Sm. 38° 11' 45" N. 15° 34' 27" E.

1393. Sicilien S.-Kyst. Kap S. Marco. Fyr forandres.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 267/492. Genova 1915.)
Om nogle Maaneder skal Fyret paa Kap *S. Marco* forandres til at vise hvidt Tre-Blink hver 20 s., Blink 1 s., Mørke 2 s., Blink 1 s., Mørke 2 s., Blink 1 s., Mørke 13 s. Under Forandringen vil Fyret i nogle Nætter vise hvidt, fast Lys. 37° 29' 39" N. 13° 01' 21" E.

1394. Grækenland. Ægæiske Hav. Monte Santo Bugt. Dimitri S. Skær.

(„Notice to Mariners“ Nr. 873. London 1915.)
Et Skær med 4,1 m Vand ligger 210 m 140° (misv. SE. 3/4 S.) fra SE.-Enden af Øen *Dimitri* og c. 32 m SE. for det yderste tørre Skær. 40° 11 1/4' N. 23° 47 1/2' E.

IX. Bekendtgørelser m. m.**1395. England. Blokade af den bulgarske Kyst.**

Ifølge Meddelelse fra det danske Gesandtskab i London har den britiske Regering erklæret den til det *ægæiske* Hav grænsende *bulgarske* Kyst for blokeret fra Kl. 6 Fm. den 16de Oktober d. A. at regne.
Der er givet neutrale Skibe en Frist af 48 Timer fra Tidspunktet for Blokadens Begyndelse til at sejle ud fra det blokerede Omraade.

Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrhus. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 61° 22' 35" N. 5° 02' 00" E.

III. *Halsnes* Fyr, *Dalsfjorden*. Det er et hvidt og rødt Fyr med En-Formørkelser. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 88°, ind paa *Stranderens*, til 95°, fri N. om *Salenes* og fri S. om *Løketandnes*;
2. hvidt i — - 95° til 291°, fri N. om *Nistadnes*;
3. rødt i — - 291° - 304°, midt ind paa *Nistadbugten*.

Flammens Højde: 15 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt og 4 Sm for rødt Lys. Fyrhus paa Underbygning. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 61° 22' 25" N. 5° 32' 10" E.

1367. Norge. Buholmsraasa. Saksø. Fyr tændes.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 13. Kristiania 1915.)
Den 1ste November 1915 tændes *Saksø* hvide, røde og grønne Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 5 s. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 181° til 199°, fri E. om *Rausbittaren* 16 m Grund;
2. hvidt i — - 199° - 209°, fri W. om *Leiskjær* og *Nesvaagflø*;
3. grønt i — - 209° - 310°, fri W. om *Laaven*;
4. hvidt i — - 310° - 333°, fri E. om *N.-Rodaen*;
5. rødt i — - 333° - 29°, fri W. om *Biskopsflø*;
6. hvidt i — - 29° - 33°, fri E. om *Heskjærene* og *Smaafaldene*;
7. grønt i — - 33° - 41°.

Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa Stativ. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 64° 24' 00" N. 10° 26' 10" E.

1368. Norge. Jæderen. Feistenen. Fyr forandres. Taagesignal gives.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 12. Kristiania 1914.)
Den 1ste November 1915 forandres *Feistenen* Fyr til at vise hvidt To-Lyn hver 20 s. Flammens Højde: 34 m. Synsvide: 16,7 Sm. Rødt Taarn.

Samtidig tændes 13 1/4 m under Hovedfyret et Bifyr, der viser:

1. hvidt Lys med En-Formørkelser over *Klausgrund* og *Piggflaa* i Pejlinger fra 18° til 31°.

2. hvidt Lys med To-Formørkelser over *Skoddemedgrunden* i Pejlinger fra 40° til 56°.

3. rødt, fast Lys over *Sørskod* og omliggende Grunde i Pejlinger fra 162° til 183. Synsvide: 14 Sm.

Taagesignal gives med Horn, Et-Stød hver 15 s., Stød 3 s., Pause 12 s., 58° 49' 30" N. 5° 30' 40" E.
(Kort Nr. 263.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/435. København 1915.)

1369. Norge. Jæderen. Kvasheim Fyr. Taagesignal forandres.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 12. Kristiania 1915.)
Den 1ste November 1915 forandres Taagesignalet ved *Kvasheim* Fyr. Det skal gives med Horn, Tre-Stød hver 1 m., hvert Støds Varighed c. 3 s., 58° 32' 35" N. 5° 41' 15" E.
(Kort Nr. 263.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/436. København 1915.)

1370. Holland. Zeogat van Texel. Zanddijk. Fyr midlertidig slukket.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 176/1599. 's-Gravenhage 1915.)
Da *Baakene* til *Zanddijk* Fyr skal forandres, er Fyrene midlertidig slukkede. c. 52° 53' N. 4° 42 1/2' E.

1371. England. Themson. Black Deep lukket. Minefare.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 179/1623. 's-Gravenhage 1915.)
Det engelske Admiralitet har lukket *Black Deep* for al Skibs fart. Skibe maa ikke fra nogen Retning komme *Long Sand* Fyrskib nærmere end 4 Sm. *Long Sand* Fyrskib: 51° 48' N. 1° 41' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/1311. København 1915.)

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

1372. Frankrig. Fécamp. Fyr forandret.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 2659/1429. Paris 1915.)

Fyret paa S.-Molen ved *Fécamp* Havn er ikke mere Tidevandsfyrt, det viser nu hvidt, fast Lys hele Tiden. I øvrigt uforandret. 49° 45' 55" N. 0° 21' 51" E.

1373. Frankrig. Havre. Vrag afmærket.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 2659/1428. Paris 1915.)

Vraget af Damperen *Elschbell*, der er fuldstændig overflydt, ligger 2800 m 295° (misv. NW $\frac{1}{2}$ W.) fra *La Hève* S.-Fyr. En grøn Lystønde, der viser rødt, fast Lys, ligger c. 60 m NW. for Vraget og en grøn Spidsstønde 50 m E. for Vraget. 49° 29' 43" N. 0° 01' 28" E.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1374. Atlanterhavet. Drivende Vrag.

(„Notice to Mariners“ Nr. 967. London 1915.)

Vraget af Barken *Saturno*, *Simmishamm*, er den 13de Oktober d. A. observeret paa 49° 04' N. 29° 48' W.

1375. Island W.-Kyst. Brede-Bugt. Flatey. Klofningar. Sømærke.

Paa Skæret *Klofningar* W. for *Flatey* er opført en hvid Stenvarde med en hvid Trekant med den ene Spids opad som Topbetegnelse. *Klofningar*: 65° 22 $\frac{1}{2}$ ' N. 22° 57' W. (Kort Nr. 171 og 233. Islandsk Lods Side 82.)

1376. Island N.-Kyst. Hunaþói. Steingrímsfjördr. Holmavík. Varder flyttet og forandret.

Indsejlingsvarden ved *Holmavík* er flyttede c. 35 m i Retning 12° (misv. NE.) Varden er hvide, Bagvarden med en rød Trekant som Topbetegnelse og Forvarden med en rød Firkant som Topbetegnelse. Afstanden mellem Varden er 29 m. Indsejlingslinens Retning er uforandret. *Holmavík*: 65° 42' N. 21° 40' W. (Kort Nr. 217. Islandsk Lods Side 111.)

1377. Island S.-Kyst. Ingólfshöfði. Trænding af Fyr opsat.

Ingólfshöfði Fyr kan ikke ventes tændt før i Løbet af 1916. 63° 48' (08") N. 16° 38' (25") W.

(Kort Nr. 225 og 239. Islandsk Lods Side 180. Fyr-Fort. Nr. 646 A.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/1049. København 1915.)

1378. Frankrig. Rivière de Pont-l'Abbé. Les Perdrix. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 889. London 1915.)

Paa Taarnet paa *Les Perdrix* Skær er tændt et hvidt, rødt og grønt, fast Fyr. Lysset er:

1. grønt i Pejlingen fra 90° til 285°.
2. hvidt i — 285° - 295°.
3. rødt i — 295° - 90°.

Flammens Højde: 11 m. Lysovne: 6 Sm for hvidt, 3 $\frac{1}{2}$ Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Rødt Fyrtærn. 47° 50' 15" N. 4° 10' 01" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/1296. København 1914.)

1379. Spanien NW.-Kyst. La Coruña. Belysning forandret.

(„Avisos á los Navegantes“ Nr. 23/443. Madrid 1915.)

Den 1ste November bortages Jernmolen ved Tolddoden. Det grønne, faste Fyr paa Yderenden nedlægges og i Stedet for tændes et grønt, fast Fyr paa Spidsen ved *Parrote* og et rødt, fast Fyr W. for Indløbet til Marinedøkken. *Coruña*: 43° 22' N. 8° 23 $\frac{1}{4}$ ' W.

1380. Bermudas Øerne. Spanish Point. Baaker ødelagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 937. London 1915.)

Baaken, c. 0,26 Sm NE. for *Admiralty House* Flagstang, og Baaken, c. 0,42 Sm NW. for samme Flagstang, er ødelagte. 32° 18 $\frac{1}{4}$ ' N. 64° 48 $\frac{1}{4}$ ' W.

1381. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Kap Ann Fyr. Taage-signal forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 39/2791. Washington 1915.)

Omrønt den 1ste Marts 1916 forandres Taagesignalet ved Kap Ann Fyr til Tre-Stød hver 1 m. Hvert Støds Varighed 3 s. 42° 38 $\frac{1}{4}$ ' N. 70° 34 $\frac{1}{2}$ ' W.

1382. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Dybde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 953. London 1915.)

I *Boston* Bugt og ved Indløbet til *Boston* Havn er der ved Opmaaling fundet en Del Grunde med indtil 7,3 m som mindste Dybde. Man bør derfor ikke stole paa Dybden i Kortene. *The Graves* Fyr: 42° 22' N. 70° 52 $\frac{1}{4}$ ' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 45/1208. København 1915.)

1383. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Potomac Floden. Lystønde inddraget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 39/2800. Washington 1915.)

Lystønden 5 A paa Skjydepladsen ved Indløbet til *Potomac* Floden er inddraget. 38° 02' 19" N. 76° 26' 31" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/786. København 1915.)

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

1384. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida Reefs. Key West. Sand Key. Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 39 2805. Washington 1915.)

Omrønt den 15de Marts 1916 forandres *Sand Key* Fyr til at vise To-Blink hver 10 s. Lysvinklerne bliver uforandrede. 24° 27' 10" N. 81° 52' 40" W.

1385. St. Domingo (Haiti) S.-Kyst. Salinas Pynt. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 39. London 1915.)

Paa Yderenden af *Salinas* Pynt er tændt et hvidt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 4 s., Lyn 0,5 s., Mærke 3,5 s., Flammens Højde: 14 m. Synsvide: 10 Sm. 18° 12 $\frac{1}{4}$ ' N. 70° 32 $\frac{3}{4}$ ' W. (eng. Kort Nr. 3689.)

1386. St. Domingo (Haiti) S.-Kyst. Tortuguero Bugt. Azua. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 941. London 1915.)

Ved *Azua* Havn er tændt et hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 6 s., Blink 1 $\frac{1}{2}$ s., Mærke 4 $\frac{1}{2}$ s., Flammens Højde: 14 m. Synsvide: 5 Sm. 18° 25' 30" N. 70° 40' 00" W. (eng. Kort Nr. 3689.)

1387. St. Domingo (Haiti) S.-Kyst. Alta Vela. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 940. London 1915.)

Paa Toppen af Øen er tændt et hvidt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 4 s., Lyn 1 $\frac{1}{2}$ s., Mærke 3 $\frac{1}{2}$ s., Flammens Højde: 160 m. Synsvide: 15 Sm. 17° 28' 10" N. 71° 38' 30" W. (eng. Kort Nr. 3689.)

Elever til den udvidede Maskinisteksamen, ved hvilken bl. a. kræves Indøvelse i elektrotekniske Maalinger o. l., men da dette Beløb har vist sig at være for lille, efter at Horsens Skolen i de sidste Aar ogsaa forbereder Elever til nævnte Eksamen, vil det være særdeles ønskeligt, om Posten forhøjes, som anført.

De øvrige Poster paa Underkontoen er som for Finansaaret 1915—16.

3. Anskaffelse af Modeller, Instrumenter og andre Undervisningsmidler m. m. Som for Finansaaret 1915—16.

4. Ekstraordinær Udgivelse af Lærebøger. Posten er 400 Kr. større end bevilget paa Finansloven for 1915—16. Beløbet foreslaas anvendt som Tilskud til Udgivelsen af en marineteknisk, engelsk Læsebog til Brug ved Forberedelsen til begge Maskinisteksaminer og til Udgivelsen af en 3. Udgave af Lærebogen i Elektroteknik til Brug ved Forberedelsen til den udvidede Maskinisteksamens elektrotekniske Fag, 1.000 Kr. til hver Bog. Angaaende den engelske Læsebog, bemærkes, at der tidligere blev bevilget 1.800 Kr. som Tilskud til Udgivelsen af ny Udgaver af den hidtil benyttede Bog, men da den ny Læsebog, der er under Udarbejdelse af Cand. mag. Th. Nielsen, Eksaminator i Engelsk og Tysk ved Maskinisteksaminerne, bliver noget mindre end den hidtil benyttede, er et Tilskud af 1.000 Kr. tilstrækkeligt. Til første Udgave af Lærebogen i Elektroteknik bevilgedes 1.350 Kr. (nemlig 1.000 Kr. paa Marineministeriets Budget for 1902—03, Underkonto § 23 II E. I., og Resten fra et paa samme Konto til en anden Lærebog bevilget Beløb). Til anden Udgave bevilgedes intet Tilskud. For midlertidig at kunne holde samme Pris for den ny tredje Udgave som for anden, vil det være særdeles ønskeligt, om der maatte blive bevilget 1.000 Kr. som Tilskud til dens Udgivelse.

5. Understøttelser til uformuende Maskinister og Motorpassere. Som for Finansaaret 1915—16.

Til A. III. C. Skoleskibet for vordende Somænd »Georg Stage». Samme Beløb som for Finansaaret 1915—16.

Til A. III. E. Andre Udgifter. 10. Til Undervisning af Søfolk udenfor Navigationsskoler. Hertil bevilgedes paa Finansloven for 1915—16 2.200 Kr. Af denne Konto, der fra Finansaaret 1912—13 alene har været anvendt til Fremme af Undervisningen paa Somands-Højskolen i Svendborg, har den nævnte Skole fra og med Finansaaret 1906—07 oppebaaret et Tilskud, som for Finansaarene 1908—09 og 1909—10 androg henholdsvis 2.500 Kr. og 3.000 Kr. og for de øvrige Finansars Vedkommende 2.200 Kr. aarlig. Tilskudet har efter de i sin Tid af Indenrigsministeriet derom trafte Bestemmelser stedse været vdet fortrinnsvis som Elevunderstøttelse, saaledes at alene det efter Udredelsen af denne Understøttelse tilbageblivende Restbeløb af Statstilskudet har kunnet anvendes som Hjælp til Dækning af Skolens almindelige Driftsudgifter.

Under det voksende Arbejde, som Sommandshøjskolen gennem Aarenes Løb har udført, har det i stigende Grad maattet vise sig som en Ulempe ved denne Fordelingsmaade, at den, bortset fra den Usikkerhed den forvolder med Hensyn til Skolens Budget, sætter Statens Bidrag til Skolens Driftsudgifter i omvendt Forhold til Antallet af Elever og Varigheden af disses Ophold paa Skolen. Da Somands-Højskolen derhos foruden sin sædvanlige Vinterskole nu tillige paa eget Initiativ har paabegyndt et Sommerkursus for unge vordende Somænd, og da fremdeles Skolens Betydning i det hele maa erkendes at være i fortsat Stigen, ogsaa med Hensyn til Spørgsmaalet om en forøget Tilgang til Somandsstanden, har man anset det for ønskeligt, om en Forhøjelse af Kontoen kunde finde Sted, der dels vilde tillade Fastsættelsen af et noget højere Bidrag til Skolens Driftsudgifter, end denne i de senere Aar har erholdt, dels muliggøre Opfyldelsen af et fra Skolens Side borte næret Ønske om en Forøvelse af Beløbet til Elevtilskud, hvorved det maanedlige Tilskud, der hidtil ordentligvis har været 10 Kr. kunde ansættes noget højere ved forlængt Skoleophold.

Kontoen foreslaas herefter forøjet til et anslaaet Beløb af 3.700 Kr., der under Forbehold af, at Somands-Højskolens Virksomhed vedblivende befindes tilfredsstillende, agtes anvendt saaledes:

Tilskud til Somands-Højskolens Drift	Kr. 1.500,00
Til Elevtilskud (anslaaet)	2.200,00

12. Danmarks Andel i Udgifterne til Anlægget og Driften af et Fyr paa Kap Guardafui. Fra den italienske Regering er der rettet Henvendelse til de søfarende Nationer om i Søfarens Interesse at ville bidrage til Anlægget og Driften af et Fyr paa Kap Guardafui med et Beløb, der beregnes paa Grundlag af Forholdstallet mellem Tonnagen af de Skibe, der nyder Gavn af Fyret, og den Del af disse, der seiler under den paaældende Nations Flag, hvilket Beløb for Danmarks Vedkommende vil udgøre 863 Lire aarlig. Bidraget vil første Gang være at betale i Juli Måned 1916.

Efter stedfunden Brevveksling med Folketingets Finansudvalg har Handelsministeriet givet Tilsagn om at ville søge den fornødne finansielle Hjælp paa de aarlige Finanslove under Forudsætning af, at et tilsvarende Bidrag vdes af de øvrige interesserede Stater, og Beløbet søges derfor bevilget.

13. Til Udgivelse af en ny Udgave af »Danmarks Skibsliste». Den officielle Fortællelse over danske Kribs- og Handelskibe der har Kendings signaler, plejer at udkomme i ny Udgave hvert andet Aar, og da sidste Udgave ndkom 1915, søges nu den fornødne Bevilling til

Udgivelsen af en ny (23de) Udgave. Under Hensyn til, at Skibslisten ved Udgaven af 1915 blev omarbejdet og forøget, hvorved Udgifterne, der var anslaaet til 6.000 Kr., kom til at andrage et Beløb af Kr. 8.344,75, anslaaes Udgifterne for 23. Udgave til 8.500 Kr.

Til B. Overordentlige Udgifter.

1. Tilskud til »Foreningen for Oprettelse af skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne», 2den Del af et 5-aarigt Bidrag. Samme Beløb som for Finansaaret 1915—16.

3. Udgifter ved en midlertidig Ordning angaaende Pasningen af Handelsministeriets Normalur paa Nordre Toldbod. Ved Finansloven for Finansaaret 1867—68 blev der bevilget et Beløb af 2.500 Rdl. til Anskaffelse og Anbringelse af et nyt Tidssignalapparat med Kugle paa Nikolai Taarn i Kjøbenhavn. Paa Grund af stedfunden Omordning af Forholdene ved Nikolai Taarn har man maattet flytte Tidssignalapparatet, og man har derefter anbragt Signalkuglen paa Silopakhuset i Frihavnen og det til Tidssignalet hørende Normalur i Vestibulen til Havnevesnets Administrationsbygning paa Nordre Toldbod. De saaledes ændrede Forhold har haft til Følge en Omordning af Tilsynet med Normaluret, saaledes at dette Tilsyn, der hidtil har kunnet finde Sted uden Udgift for Statskassen, nu vil medføre en Udgift paa 300 Kr., hvilket Beløb søres bevilget. — Det bemærkes iøvrigt, at den trafte Ordning er af midlertidig Karakter, idet man har til Hensigt, naar det maatte blive muligt, at etablere en elektrisk Synchronisering mellem Normaluret og et Ur paa Universitetets astronomiske Observatorium.

(Fortsattes.)

Fragtmarkedet.

Udpræget Stramhed karakteriserer Markedet i alle Retninger. Begæret efter Tonnage er meget stort og overstiger gennemgaaende Tilbudet, hvoriil kommer, at Redderne alle Vegne er tilbageholdne, saa at Forretninger er vanskelig at bringe i Stand. Raterne er nu næsten overall paa det højeste Niveau, de har været, og selv lagende de mange Vanskeligheder og forøgede Udgifter i Betragtning, tjener Skibene svære Penge. Fra La Plata er Fragterne nu oppe i c. 72/6 til U. K., 87/6 à 90/ til Skandinavien, og fra Nordstaterne til Danmark er der flere Gange betalt 14/ pr. Qr., hvilket kan gentages. Andre hjemgaaende Markeder er ogsaa særdeles faste. Kulfragterne fra U. K. ligeledes, delvis endog højere end forrige Uge. Blandt de sidste Befragtninger skal vi nævne:

Østen. Hvede fra Australien 85/ til U. K. pr. December—Januar. Soyabønner Vladivostok 83/9 à 85/ U. K., Januar. Ris Saigon 76/ Marseille, November. Paa Dødvægtbasis fra Kalkutta betalles 70/ London eller Dundee, November. 52/6 fra Bombay til Hull, November. Manganerts 50/ Bombay/Barrow, 50/ U. S., November.

Middelhavet. Bomuldsfrø etc. 29/ à 30/ (pr. 60 Kbf.) Aleksandria/Hull, prompt. Erts 19/6 La Goulette/Middlesbro, f. l., 13/ Hornillo Bay/Cardiff, (4.000), 18/ Middlesbro (5.300), 13/ Sagunto/Swansea eller Port Talbot, 17/ Algier/Tyne Dock, 13/9 Huelva/Jacksonville eller Wilmington, f. d. (4.500) Sall Trapani/Vestnorge omkring 32/6. Fosfat Fres. 22½ Bordeaux/Lissabon (1.300). Erts fra Bilbao 16/ Glasgow (2.000), 17/ à 17/3 Middlesbro (3.200), 20/ Boulogne (2.500).

Nordamerika. Planker St. John 180/ Frankrig (1.000 Stds.) Oktober, 155/ Quebec/Bristol (1.000 Stds.), November. Tungt Korn fra Northern Range 12/ à 12/3 U. K., November—December, 13/6 Danmark pr. November, 14/ pr. 15. December—15. Januar, 14/ Piræus, c. 13/9 Vestitalien, 13/3 à 13/6 Marseille, November. For Havreladning fra Portland (Me) 9/6 à 9/9 London, 9/6 Avonmouth, November. Sukker fra New York 68/9 Marseille, November. Timecharter 17/ à 17/6 for større Baade. Levering og Tilbagelevering U. K. for c. 6 Maaneder.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 70/ à 72/6 U. K., c. 75/ Middelhavet, November—December, 87/6 à 90/ Skandinavien pr. November—December, 87/6 pr. Januar. Buenos Aires 65/ London eller Hull, November.

Østersøen. For D. B. B. noteres 125/ Umeå/London, 120/ Hernosand/London, 90/ Tyne, 110/ Sundsvall/Hull, 85/ Leith, Fres. 180 Hernosand/Calais, 230 Barcelona. Kortprops 150/ pr. Göteborg Standard til West

Hartlepool fra Helsingborg eller Halmstad. Tor Træmasse 30/ Sundsvall/Granton. Fres. 55—60 Rouen: vaad Træmasse 30/ Sundsvall/Preston eller Goole.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth omkring 18/ à 19/ Danmark (1.200—1.400 Tons Baade), c. 17/ større (c. 2.000 Tons), c. 20/ svensk Sundhavn, 22/ à 24/ Østsvrig, 19/ Rouen eller Dunkerque, 25/ St. Nazaire (3.000), 27/ à 27/6 Bordeaux, 27/ Lissabon (1.900), 34/ à 35/ Oran (2.900), 38/ Barcelona (1.500), 41/6 Marseille (3.000), 45/ à 46/ Vestitalien, 31/ Las Palmas. Fra Cardiff eller Newport Fres. 27½ Bordeaux (1.400), 44 Algier (2.600), 28/ Gibraltar (1.000), 31/ Tarragona (1.100), 40/ Palermo eller Trapani (1.600), Fres. 50—51 Marseille, 40/ à 42/6 Genua, Savona eller Livorno (4.000), 45/ Alexandria (4.000), 46/3 Port Said (4.400).

(Skrevet den 27. Oktober 1915.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge—Vest paa er Tilbudene færre fra svenske Havne til uforandrede faste Rater, ogsaa fra Østnorge, som har flere Tilbud fremme. Danmark har fremdeles kun nogle Laster Cement og gammelt Jern, og Reerne er nu betænkelige ved at slutte fra Bottenhavet. I det hele foretrækker Befragterne Dampskibe ogsaa fordi de forskellige Premier er betydelig lavere end for Sejlere.

Returfragter for Kul fra Østbritannien til skandinaviske Havne er højere og noteres 17/ à 19/ pr. Ton uden egentlig lang Torn. Af Claylaster er der enkelte Partier i Markedet, men Fragtraterne for disse er forholdsvis lavere, 20/ à 22/ pr. Ton. Udsigterne er foreløbig fast Marked og den fragtledige Tonnage er kun lille, ligesom enkelte Skibe er lagt op.

Angaaende de mindre Skibe viser Markedet fra Nordtyskland sig yderligere fast: Lübeck noteres saaledes 7 à 7½ Kr. til svenske Sundhavne og endog 8½ à 9 Kr. til Ystad, og Stettin synes ligeledes fastere med bedre Ekspedition: den ikke helt ubetydelige Minefare er sikkert Aarsagen til denne Fasthed. Danmark har haft ikke faa Laster fra Provinserne, men gjort forholdsvis faa Befragtninger, da Skibene ikke har kunnet komme frem med den konstante østlige Vind. Nærmest til Jylland er der sluttet saavel for Byg som for Hvede til omkring 3 à 3½ Kr. Kjøbenhavn har en væsentlig Bedring at opvise, og der blev sluttet til ret gode Rater, saaledes for Hvede til Odense, Horsens, Vejle 20 Øre, endog et Skib til Horsens til 25 Øre: endvidere Hvede til Nykjøbing F. 3½ Kr. samt Bomuldsfrøkager til Aarhus og Romme 5 Kr., Palmekager til Aalborg 6 Kr. Lige i den nærmeste Tid synes der ikke at være Mangel paa Udfragter derfra, selv om Raterne næppe holder sig.

Havarier og Forlis.

Dr. Ehrenbaum, Damptrawler af Altana, kom med en Ladning Fisk paa Grund paa Sjollen, Bjergningsdammeren »Em. Z. Svitzer« assisterede Skibet flot, hvorefter det fortsatte Rejsen til Tyskland.

Göta, svensk Motorskonnert, strandet ved Smye Huk, har man nu opsøvet at hjerpe, og paa Skibet da betragtes som Værk.

Heini, Dusk, af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Stettin til Göteborg med en Ladning Stenkul sørnøget løk, og er blevet indstøbt til Kjøbenhavn for Reparation. Skibet har maattet løse Ladningen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Konsul N. K. Stroiborg, Aalborg, har i Folge »Aalborg Amtstidende« solgt Damperen »Havet« til Rederiet A. T. Møller, Kjøbenhavn, for 600.000 Kr. Stroiborg købte for 6 Aar siden Skibet i Sverig for 270.000 Kr.



Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved CHARLES HVILSOM,
21. Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. Bend Opgave.

Tuborg Öl
og *Tuborg Mineralvande*
kan paa Grund af deres ypperlige
Kvalitet og store Holdbarhed særlig
anbefales til Skibsproviant.

Tuborgs Depot: Amaliegade 32-34, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, ank. La Rochelle 25./10. — Alexandra, Nielsen, afg. New York 23./10. — Algarve, Burries, ank. her 26./10. — A. N. Hansen, Sorensen, ank. London 15./10. — Antwerpen, Mikkelsen, afg. Madeira 18./10. — Arkansas, Egeuse, afg. Newcastle 10./10. — Arno, Lepper, pass. Dover 21./10. — Aurora, Sonne, ank. Newcastle 21./10. — Baron Stjernblad, Sorensen, afg. her 20./10. — Beira, Mortensen, ank. St. Louis du Rhone 16./10. — California, Petersen, ank. Kristiania 26./10. — Charkow, Soeberg, ank. Genua 19./10. — Christian IX, Madsen, afg. her 23./10. — Dagmar, Müller, afg. Newcastle 24./10. — Dania, Jørgensen, ank. her 20./9. — Ebro, Lange, ank. Lissabon 23./10. — Florida, Ørsted, afg. New York 9./10. — Frederik VIII, Thomsen, afg. Kristiania 18./10. — Garonne, Kromann, ank. her 20./10. — Hellig Olav, Holst, ank. Kirkwall 24./10. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, afg. Neapel 22./10. — Kasan, Rasmussen, ank. London 24./10. — Kentucky, Svane, ank. Lerwick 17./10. — Kiev, Tomesen, ank. her 22./10. — Louise, Svann, ank. her 23./10. — Louisiana, Jonsen, ank. her 18./10. — L. P. Holmblad, Mühlendorf, afg. Funchal 8./10. — Minsk, Gommessen, pass. Helsingør 26./10. — Morsø, Nellemann, afg. Porto 21./10. — Moskow, Jacobsen, afg. Aalborg 26./10. — O. B. Suhr, Pedersen, ank. Swansea 23./10. — Omsk, Kylesbeek, ank. her 25./10. — Oscar II, Hempel, afg. New York 21./10. — Pennsylvania, Lissner, ank. Santos 21./10. — Pregel, Iversen, ank. Malaga 21./10. — Rita, Johnsen, afg. Aalesund 23./10. — Romny, Bogvad, ank. hertil 16./10. — Saga, Hansen, pass. Dover 23./10. — Saxo, Viero, ank. her 25./10. — Skalhølt, Sundvig, ank. Hull 22./10. — Texas, Clausen Kaas, afg. her 24./10. — Tiber, Pape, ank. Newcastle 23./10. — Tomsk, Wiberg, pass. Plymouth 19./10. — Tula, Therkildsen, afg. New York 20./10. — United States, Gotsche, ank. her 22./10. — Vendsyssel, Henriksen, afg. Bergen 23./10. — Viking, Gjerløff, afg. her 21./10. — Virginia, Fischer, ank. Grimshy 19./10. — Sejler Viking, Buntzen, afg. Buenos Aires 7./10.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Hirtshals 22./10. Amalienborg pass. Skagen 24./10. — Brattingsborg afg. Las Palmas 14./10. — Borglum, ank. New York 18./10. — Dansborg, ank. Savannah 23./10. — Elsborg afg. Sunderland 21./10. — Flynderborg, ank. Mo 17./10. — Guldborg, ank. Garston 13./10. — Gurra afg. Kirkwall 22./10. — Hammershus afg. Panama 17./10. — Harriidsborg, ank. Kjøbenhavn 23./10. — Jelling afg. Helsingør 24./10. — Jomsborg, ank. Savannah 13./10. — Jungshoved afg. St. Lucie 16./10. — Jægersborg, ank. Burntisland 22./10. — Kallundborg pass. Sagres 22./10. — Kala afg. Algier 20./10. — Klampenborg, ank. Kjøbenhavn 25./10. — Kronborg afg. Filadelfia 2./10. —

Lejre pass. Norfolk 9./10. — Næsby pass. Ymuiden 22./10. — Randelsberg ank. Sunderland 22./10. — Rosenborg afg. Savannah 6./10. — Silkeborg afg. Bristol 6./10. — Skanderborg afg. Manchester 1./10. — Skodsborg pass. Louisburg 22./10. — Spigerborg ank. Kjøbenhavn 25./10. — Stegelborg afg. Sharpness 24./10. — Stjerneborg ank. Garston 18./10. — Tuborg ank. Kjøbenhavn 22./10. — Taarnborg afg. Leith 23./10. — Ulfborg afg. Esbjerg 24./10. — Uranienborg pass. Skagen 22./10. — Ørkild ank. Antilla 20./10.

Vesterhavet. Nordsoen, Nielsen, ank. London 24./10. — Stella, Nielsen, pass. Helsingør 25./10. for Palma de Mallorca. — Hebe, Gregersen, pass. Sagres 25./10. for Huelva. — Bertha, Degn, ank. Karlsborg 25./10. — Karla, Pedersen, afg. Gelle 25./10. til Karlsborg. — Laura, Thøgersen, ank. Northfleet 24./10. — Olga, Christensen, afg. Almeria 24./10. til Garrucha. — Johanne, Mikkelsen, afg. Newcastle 23./10. til Esbjerg. — Dagmar, Sørensen, ank. Sundsvall 24./10. — Marie, Nielsen, ank. Middleshro 23./10. — Nexos, Jensen, afg. Carlholm 24./10. til Rochester. — Anna, Jessen, afg. London 23./10. til Newcastle. — Nerma, Madsen, afg. London 23./10. til Methil. — Polly, Mathiasen, afg. Sikø 23./10. til Poole. — Nancy, Pedersen, pass. Helsingør 24./10. for Gelle. — Carmen, Basse, pass. Sagres 21./10. for London. — Valborg, Jepsen, ank. Newcastle 22./10. — Ellen, Hansen, afg. Luleå 22./10. til Thames. — Yrsa, Gramstrup, afg. Ardrossan 21./10. til Casablanca. — Inger, Skou, afg. Ardrossan 20./10. til Malaga. — Cito, Toft, ank. Newcastle 19./10. — Bertha, Degn, afg. Kjøbenhavn 20./10. til Karlsborg (Haparanda). — Fylla, Brinoh, afg. Frederikshavn 20./10. til Northfleet. — Nora, Møller-Hansen, afg. Malaga 19./10. til Liverpool. — Gerda, Iversen, ank. Karlsborg 20./10. — Rigmor, Uldall, ank. Karlsborg 20./10. — Ulla, Hansen, afg. Odense 20./10. til Munksund.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, afg. Louisburg 21./10. — Johan Siem, Tannebek, afg. Louisburg 18./10. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Methil 24./10. — Russ, Petersen, ank. Kjøbenhavn 23./10. — Wladimir Sawin, Wittenkamp, ank. Savannah 18./10. — Excellence Pleske, Boutrup, afg. Aalborg 23./10. — Michael Outehoukoff, Nielsen, afg. Newcastle 28.9. — Generalkonsul Pallisen, Folkenberg, afg. St. Vincent 24./10. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Nykjøbing F. 22./10. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Ardrossan 8./10. — Newa, Dahl, ank. Kirkwall 23./10. — Freja, Harboe, afg. Baltimore 15./10. — Rota, Christensen, ank. Campana 18./10.

Det asiatiske Kompagni. Annam afg. Kjøbenhavn 25./10. — Arabien afg. Karatsu 18./10. hjemg. — Falstria afg. San Francisco 16./10. hjemg. — Indien afg. Karatsu 19./10. hjemg. — Magdala afg. San Francisco 4./10. udg. — Panama afg. Kristiania 22./10. udg. — Tongking ank. Kjøbenhavn 18./10. — Bandon afg. Stornoway 19./10. udg. — Fionia afg. Singapore 22./10. hjemg. — Panga pass. Sabang 15./10. hjemg. — Delagoa ank. Kirkwall 23./10. hjemg. — Oceana ank. Cape Town 21./10. udg. — Bintang ank. Kjøbenhavn 18./10. — Chumpon afg. Norre Sundby 25./10. udg. — Jutlandia ank. Colon 15./10. udg. — Selandia ank. Kjøbenhavn 13./10. — Australien ank. Fremantle 23./10. udg. — Columbia afg. Brevik 24./10. udg. — Kina afg. Batavia 22./10. hjemg. — Natal afg. Vladivostok 23./10. hjemg. — Siam afg. San Francisco 20./10. hjemg.

Orient. St. Croix ank. Newcastle on Tyne 25./10. udg. — Rhodesia afg. Göteborg 23./10. udg. — Transvaal ank. Algier 25./10. udg. — Tranquebar ligger i Marseille.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. New York 6./10. til Kjøbenhavn. — Gulfaxe, Petersen, afg. Filadelfia 10./10. til Kjøbenhavn. — Skinfaxe, Weichardt, afg. Hernosand 19./10. til Leith. — Rimfaxe, Haure Petersen, ank. Malmö 24./10.

Heimdals. Helga, Vaaben Hansen, afg. Almeria 21./10. — Elna, Rathje, afg. Lissabon 20./10. — Therese, Izard-Pedersen, afg. Aquilas 20./10. — Harriet, Larsen, ank. Leith 22./10. — Dagny, Therkildsen, ank. Bona 24./10. — Simone, Hansen, afg. Dunston 23./10. — Jeanne, Olsen, afg. Arzew 18./10. — Vera, Riso, ank. Goulette 23./10. — Daisy, Jørgensen, ank. Seaham 20./10. — Anine, Leth, afg. St. Felio 25./10.

Dania. Mary, Clausen, ank. Bilbao 16./10. — Flora, Lorentzen, pass. Helsingør 25./10. for La Rochelle. — Nelly, Clausen, afg. Kjøbenhavn 24./10. til Hudiksvall. — Lilly, Bang, ank. Newcastle 21./10. — Alexy, Dulu, ank. Boulogne 17./10. — Dagny, Sørensen, ank. La Rochelle 20./10.

Thuro. H. A. Hansen, Andreassen, ank. Sundsvall 18./10. — Peter Bom, Jørgensen, ank. Burnt Island 20./10.

Brix Hansen & Co. Hillerød, Ankersen, afg. Filadelfia 21./10. til Trondhjem.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Dausted ank. Kjøbenhavn 25./10. — Freja afg. Hull 17./10.

Orion. Sirius, Møller, afg. Norfolk 20./10. — Orion, Madsen, afg. La Plata 23./10.

Ero. Energi, Jensen, ank. Aalborg 19./10. — Erindring, Nielsen, ank. Karrebaksmunde 18./10. — Emanuel, Svane, ank. Burnt Island 18./10.

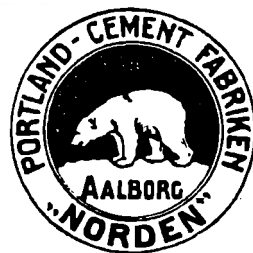
Sejlskibe.

Svendborg. Britannia, Rasmussen, ank. Assens 19./10. — Embla, Mikkelsen, ank. Aarhus 19./10. — Fortuna, Jørgensen, ank. Svendborg 19./10. — Lindhardt, Madsen, ank. Kristiania 18./10. — Elisabeth Eff, Hansen, ank. Aarhus 18./10. — Fulvia, Petersen, ank. Halmstad 19./10. — Constance, Hansen, ank. Svendborg 19./10. — Falken, Rasmussen, ank. Ceuta 17./10. — H. C. Jensen, Larsen, ank. Kramfors 18./10. — Meta, Møller, ank. Swansea 19./10. — Union, Rasmussen, ank. Rudkjøbing 19./10. — Vesta, Poulsen, ank. Svendborg 19./10. — Norden, Olsen, ank. Lissabon 19./10. — Doris, Købke, ank. Leith 19./10. — Minerva, Fuglsang, ank. Lissabon 19./10. — R. P. Petersen, Petersen, ank. Kristiania 20./10. — Dagny, Rasmussen, afg. Swansea 20./10. — Solon, Rask, ank. Hudiksvall 22./10. — Rotha, Hansen, ank. Leith 22./10. — Roma, Jensen, ank. Arendal 21./10. — Phoenix, Jørgensen, ank. Leith 21./10. — Kathrine, Hansen, ank. Odense 23./10. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Swansea 23./10. — Ruth, Larsen, ank. Sarpsborg 23./10. — Thor, Andersen, afg. Vejle 25./10. — Ring Andersen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 24./10. — Emanuel, Larsen, ank. Storugno 23./10. — Criterion, Nielsen, afg. Swinemunde 24./10. — Jørgen Ring, Rasmussen, ank. Vejle 23./10. — Concordia, Henriksen, ank. Liverpool 22./10. — Emilie, Rasmussen, ank. Fowey 23./10.

Ero. Idun, Rasmussen, ank. Göteborg 18./10. — Ero, Friis, ank. Halmstad 19./10. — Hertha, afg. Chatham 18./10. til Honfleur. — H. C. Grube, Svane, ank. Rudkjøbing 19./10. — Hydra, Christensen, ank. Cherbourg 19./10. — Mathilde, Hansen, ank. Råå 20./10. — Ami, Albertsen, ank. Leith 19./10. — Proven, Schmidt, afg. Ayr 19./10. til Hennebont. — Minde, Rasmussen, ank. Kristiania 19./10. — Acacia, Jensen, ank. Kristiania 20./10. — Christiane, Petersen, ank. Limhamn 20./10. — Karen, Albertsen, ank. Göteborg 20./10. — Husavik, Hansen, afg. Miramichi 19./10. til Honfleur. — Immanuel, Winther, ank. Barrow 19./10. — H. H. Petersen, Friis, ank. Lissabon 19./10. — Nathalia, Eriksen, afg. Irvine 19./10. til Brest. — Iris, Stegmann, ank. Porsgrund 20./10. — Nanna, Østermann, ank. Göteborg 21./10. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Tron 20./10. — Atlantic, Rasmussen, ank. St. Johns (N.F.) 6./10. — Merkur, Christensen, ank. Gijon 20./10. — Bonavista, Christensen, ank. Horten 20./10. — Anne, Levinson, ank. Göteborg 20./10. — Alta, Albertsen, ank. Malmö 20./10. — Albertha, Kromann, afg. Chatham 19./10. til Havre. — K. Hay, Petersen, ank. Kjøge 20./10. — Tvorøyri, Watson, ank. Liverpool 20./10. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Stralsund 21./10. — Venus, Jensen, ank. Leith 20./10. — Hermod, Petersen, ank. Ayr 21./10. — Gertrud, Christensen, ank. Kirkwall 21./10. — Albatros, Christensen, ank. West Hartlepool 20./10. — Arken, Andersen, ank. Porsgrund 21./10. — Advance, Bager, ank. Travemünde 22./10. — Malfridur, Hansen, ank. Kjøbenhavn 20./10. — Harris, Harris, ank. Fleetwood 21./10. — Thor, Olsen, er ank. Lissabon. — Saga, Olsen, afg. Miramichi 22./10. til Belfast. — Argus, Jensen, ank. Bonanza 22./10. — Bien, Petersen, ank. Drammen 22./10.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 28. Oktober 1915. — Finanslovsforslaget 1916—1917 (Fortsat). — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns uofficielle Borskurs.



Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,
Chr. Soblerbocks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Mailla- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 130

CHRISTIAN THEIL
Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Sterste Rabat

Kjøbenhavns
uofficielle Børskurs d. 27. Oktbr. 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktler.			
Forenede Dampskibs-Selskab		223 ¹ / ₄	224
Danmark		248 ³ / ₄	249
Norden		245 ³ / ₄	245
Carl		265	265 ¹ / ₄
Dannebrog		286 ¹ / ₄	288 ¹ / ₄
Skjold		248	249
Urania		—	—
Dampsk. af 1896		262 ³ / ₄	263 ¹ / ₄
Højmdal		284	284 ¹ / ₂
Gorm		282 ¹ / ₄	282 ¹ / ₂
Neptun		263	263 ¹ / ₄
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		141 ³ / ₄	142 ¹ / ₄
State- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁵ / ₁₆ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₈ uops. Stats.		—	—
3 ¹ / ₈ Husejer Kreditk. 1. Afd. I. S.		—	—
3 ¹ / ₈ Kbhvn. Kreditf.		—	—
4 ⁰ / ₁₆ — — 2. Serie.		—	—
4 ⁰ / ₁₆ — — 1. —		—	—
4 ⁰ / ₁₆ Østift. Kreditf.		84 ¹ / ₂	85 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₆ — — 7. —		84 ¹ / ₂	85
3 ¹ / ₈ Landkreditk.		—	—
3 ¹ / ₈ — — 3. —		—	—

	Gjort til	Køber	Sælger
Aktler.			
Nationalbank		141 ³ / ₄	142
Privatbank		118 ¹ / ₄	118 ³ / ₄
Landmandsbank		144 ³ / ₄	145
Handelsbank		155	156
Kbhvns Laane- og Diskontobank		101 ¹ / ₂	102
Sukkerfabr.		266 ¹ / ₂	266 ³ / ₄
Burm. & Wain		128	128 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier		146 ¹ / ₄	146 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnak		—	—

Vekselskurser d. 27. Oktober 1915.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	77.80	
London	17.70	
Paris	85.75	
Amsterdam	160.00	
Wien	56.00	

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

HÄNSCHELL & CO.
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kuravinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Losserepladsen i Europa 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 besørges.

Fartøi,

med eller uden Motor, Lasteevne cirka 70 Register- ton, helst nyt, ønskes kjøbt straks.

Tilbud med alle nødvendige Oplysninger sendes

K. MADSEN,
Vik i Vesteraalen, NORGE.

De private Assurandører l.m.

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. Reservecapital Kr. 600,050.
tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 1. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening l.m.

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: Copenaure. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikrings-selskab l.m.

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 266 og 10766

Genforsikrings-Aktieselskabet
„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 6 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316. Telegr.-Adr.: „REASSURANCE“

H. P. HAGELBERG.

Konsulent i Skibs- og Søfartssager. — Havarilagent.
Sø-Assurance-Expert.

Assistance tilbydes i Strandings- og Havarifaldene, samt ved Soforklaringer etc. Endvidere ved Kontrahering, Vurdering, Køb og Solg af Skibe. Tilsyn føres med Skibe under Nybygning og Reparationer.

Bopæl: 13, Nordre Frihavsgade, København. Telegram-Adresse: BERGHAGEL, KØBENHAVN. Telefon Øbro 3400 x.

R. Møllers Skibsværft.

Telefon 246. Faaborg. Telefon 246.

**Nybygning og Reparation
af Træskibe.**

**Patent-Ophalingsbedding for
450 Tons Egenvægt.**

Frederikshavns Værft og Flydedok ¹/₂

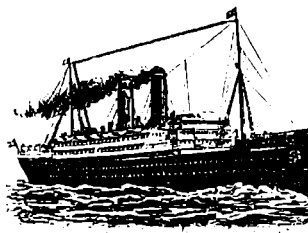
FREDERIKSHAVN.

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. —



Viggo Jensen, A/S.

Maskinfabrik • Aarhus.

Al Slags Skibsarbejde,
større saavel som mindre
Reparationer udføres,
iligesom vi paatager os
Renning af Kedler.

Kun første Klasses Arbejde udføres.

— Telf. 2437. —

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. Telf. 4705 og 4810.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

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

Aarhus. Sophus E. Johnsen. Tlf. 2859 & 2879. Tlgr.-Adr.: Sejus. Breve til min Adresse leveres straks ved Skibs Ankomst. Motorbaad til Rheden.



Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9448.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

Axel Carlsen

Skibshandel

ved Toldbodvejen, AALBORG

Telegr.-Adr.: Axel Carlsen. Telefon 707

Hans Nielsen

Skibsproviantering
Aarhus.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

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.

Dam & Svensson, Skeppsmåklare,

Telegr.: DAMSON.

Oskarshamn.

Telegr.: DAMSON.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

RANDERS.

Telegr.-Adresse:
„Broker“.

Statstelefon Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

P. Jørgensen & Co., Korsør.

Telegramadr.: „Jørgensen“.

— Skibsmæglere. —

Telefon 6 & 16.

Statstelefon 11.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

J. C. Jensen og R. B. Christiansen

Sagfører Overretssagfører

sp. Søsager

St. Voldgade 10, Randers

Telefon Nr. 47

Overretssagfører

E. Moltzen

Odense

Retsager (sp. Sø- og Handelsager)
og Handelsinkassation.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retsager (sp. Søsager).

Put

en Kasse »Svendborg Bockøl« ned i Proviantrummet, saa har De stedse et godt holdbart og sundt Glas Øl at byde Deres Venner, hvor paa Kloden, De end kommer.

Maskinskrivning.

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

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlf. Adr.: Telefon: 3224.
Tonnage. Telefon: 3244.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede Kindsalger.

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.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotsbyring“.

H. P. NIELSEN

Skibshandler

ESBJERG

Sandballast

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

„S/P Progres“ „S/P Avance“

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Loverander III D. F. O. S.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Forlang altid

OTTO
MØNSTED'S

OMA

Plante-Margarine

Fortrinlig til Bordbrug
Baging og Stegning.

Utzon & Stegmann, Skibsmæglere. Aalborg.

Telegr.-Adr.: UTZON.
Telefoner: 2200 - 2075.

Statstelefon 2.

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
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:

„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.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift — Solid — Driftssikker.

5—100
HK

A/s „**VØLUND**“.
Blegdamsvej 32. København N.

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 omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTS PRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre.
Anden Side og Siden efter Tekst pr. Petitlinie à 45mm Bredde 25 —
De øvrige Sider pr. Petitlinie à 45mm Bredde 20 —
Moderation for 5 Gange 13 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).

Aarhus mekaniske Værksted
Alle Slags Skibs- og Maskinreparationer
samt Kedelrensning udføres.
Fredensgade 16. Telefon 3950.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og
midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværks-
arbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved
Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,

Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

WIESE & Co., LISSABON.
SKIBSMÆGLERE & SALTEXPORTØRER.
Bunker Kul. (Største flydende Kullager). **Billigste Priser.**
Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).

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.

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 Statens Rednings-
Sofartaafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Kongens Enghave 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 Herreakvilpering.

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.

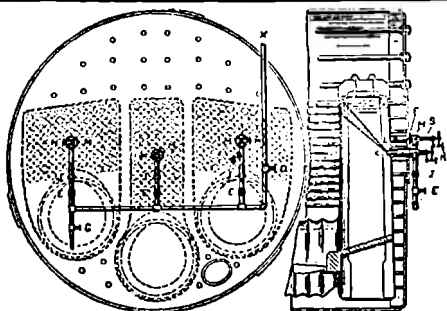
Nr. 44

Kjøbenhavn, Torsdag den 4. November 1915.

22. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS

Billige i
Anskaffelse.



Anbringes fast i den hagerste 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 sæbne Røggæmmedærene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skralenen, og anvendes „Diamond“ Blower fem Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

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

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER.
1403 — 1405
3053 — 3073

Nic. Heimbürger Skibsmægler

Petrograd. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juølgade 6.
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

Palle Sørensen Eff.

Sølvtorvet 4.
Telf. Øbro 1515 y.
Største Udvalg af Skibsure.
Sø-, Rejse- & Teaterkikkerter,
Briller & Pincenez m. m.



AKTIESELSKABET HOLZAPFEL-SELANDIA

Compositioner

Jern, Staal og Træskibsbunde.
Leverandør til Flaaden.

Indreglstreret



Varemærke

Telf.: 5801. Palæ 2256.

Fabrik: Øresundsvej, Amager.

Rustbeskyttende Farve

Bunkers og Lastrum.
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
Århus: 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.

WALSSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

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.

Vilhelm A. Bang, *

esterbr. g. 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

Telegramadresse

Clsejert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

Hud og Kønssygdomme.

Frederiksborggade 25 2. Sal.
Hverdage 12¹/₂—2 samt 6¹/₂—8.
Søndag 8¹/₂—10.
Telefon Byen 7062.

Carl With,
tidl. Reservelæge ved Rigs-
hospitalet.

Remington,

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

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
Bunker-
depot.

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT

Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.

ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

Telefon
513

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
Bunker-
depot.

HELSINGØRS BUNKERKUL DEPOT.

Prima Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat til Dagens billigste Priser.

C. K. HANSEN.

KØBENHAVN.

.. DAMPSKIBSRHEDER ..

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.
BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

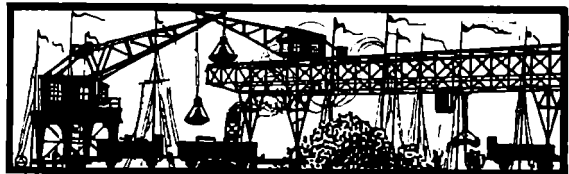
Knud Degn.

projekterer og leder Udførelsen af alle Slags

Havne- & Uddybningsarbejder

Kontor: Havnegade 55¹, København K. Telefon 351.

DEMAG



Losse- og
Transport-
anlæg,
Havnekraner,
Wagontippere,
Selvgribere.

REPRÆSENTANTER:

Edwards & Rasmussen
INGENIØRER.

København B, Vestergade 3.

DEUTSCHE
MASCHINENFABRIK A.G.
DULSBURG

Dampskibsselskaberne VULCAN og MERCUR

Telefon 5459. Telegramadresse: „Canus“.

Korresponderende:

Reder N. P. Nielsen,

Herluf Trolleegade 28.

A. O. ANDERSEN & Co.

Copenhagen & Christiania.

Telegr.: Pacao { Copenhagen. Teleph. { 5836 Copenhagen.
Christiania. { 19369 Christiania.

STEAMSHIPOWNERS-AGENTS

Chartering - Clearance - Average.

P. Brown jun. & Co.

Dampskibsrederi * Dampskibsagentur.

Amaliegade 43. — Telegr.-Adr.: »Brown«. — Tlf. C. 276.

Traadløs Telegrafi

Københavns Radiotelegrafskole

Centralundervisnings-
anstalten i Radiotelegrafi

Dag- og Aftenkursus

Lavendelstræde 1, 1. Sal

Byen 3790



P. Schou & Co.

Skibsproviantering
FREDERIKSHAVN
Telegr.-Adr.: „Schou“

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.

Byen eller Havnen.
Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 OG 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Kjøbenhavn, den 4. November 1915.

Meddelelser angaaende Konnossementer. Uddrag af Board of Trades Journal, den 9. September 1915. Board of Trade har modtaget utallige Spørgsmaal angaaende den Maade paa hvilken man, saalænge Krigen varer, bør udfærdige Konnossementer for at fornødske Risikoen for Ophold, hvis Skibene bliver holdt eller stoppet i Søen af engelske Orlogsmænd.

Man maa være paa det Rene med, at ingen Form af Overdragelse (consignment) vil kunne sikre Skibene Fri- tagelse fra de Krigsforødes Ret til at visitere, undersøge og stoppe Skibene, ligegyldig fra hvilket Land eller Havn de bringer Varer, eller hvorledes Beskrivelsen af disse er. Ved at rette sig efter nedenstaaende Anvisninger med Hensyn til Konnossementerne vil man imidlertid fornødske Risikoen for Ophold og derved handle baade i Skibets og Godssets Interesse.

1) Afskibninger til neutrale evropæiske Havne eller russiske Havne i Østersøen, eller for Skibe, som anløber en neutral evropæisk Havn.

Med Hensyn til Varer, som udskibes til en neutral evropæisk eller til en russisk Havn i Østersøen, eller som føres i et Skib, som skal anløbe en neutral evropæisk Havn, tilraades det, at Konnossementet aldrig kommer til at lyde paa »Ordre«, men at det udfærdiges enten (a) til en navngiven Modtager, eller (b) til en Bank eller et finansielt Hus af høj Rang med Bemærkningen: »Notify A. B.«, »A. B.« er her Navnet paa den Person eller det Firma, til hvem Varerne sluttelig er bestemt. Varer, som udskibes til Holland, maa adresseres til »the Netherlands Oversea Trust«.

2) Afskibninger til britiske, franske eller italienske Havne, eller til russiske Havne, der ikke er beliggende i Østersøen.

Det er ikke nødvendigt, at Varer, som udskibes til en britisk, fransk eller italiensk Havn, eller til en russisk Havn, som ikke ligger i Østersøen, adresseres saaledes som det er nævnt ovenfor, forudsat at det fremgaar tydeligt af Konnossementet og i Manifestet, at det endelige Bestemmelsessted er som angivet, og forudsat, at Skibet ikke skal anløbe nogen neutral evropæisk Havn paa sin Rejse.

3) Afskibning til neutrale Lande udenfor Evropa. Det er ønskeligt, i saadanne Tilfælde, hvor Brugen af en anden Form af Adressering kan føre til Afbrydelse af Rejsen, at Varer, som udskibes til neutrale Lande udenfor Evropa, bliver adresseret paa samme Maade, som naar de udskibes til neutrale Lande i Evropa, men hvor man ikke har fulgt denne Metode, maa det tydeligt fremgaa af Konnossementet, at Varernes Bestemmelsessted er udenfor Evropa og ikke er til det asiatiske Tyrki, eller til en fjendtlig Besiddelse, eller til et Sted, der grænses til en saadan.

4) I alle Tilfælde er det af Vigtighed, at Konnossementet, eller en bekræftet Genpart af det, findes om Bord i Skibet.

5) Det, der er anbefalet i Posterne (2) og (3), falder ind under de særlige Bestemmelser i »Section 4 of the Customs (War powers) Act, 1915«, som forudsætter, inter alia, at, med Hensyn til Eksport af Varer fra De Forenede Kongeriger, under Licence fra »Privy Council«, maa det Navn paa Modtageren, der er nævnt i »the Privy Council Licence«, ogsaa være indført i Konnossementet.

Et nyt dansk Søforsikringselskab er efter Forlydende under Dannelse i denne Tid. Ønsket om i større og større Grad at drage den store Søforsikring bort fra udenlandske Selskaber til danske, har ført til Forhandlinger om Dannelse af et nyt dansk Søforsikringselskab med en i Forhold til lignende Selskaber meget betydelig Kapital

Det ny Søforsikringselskab vil efter Sigende faa en Aktiekapital paa c. 15 Millioner Kroner, og Selskabet overlager foreløbig Forsikringen af Det forenede Dampskibsselskabs og Det østasiatiske Kompagnis Skibe, ligesom der er Sandsynlighed for, at endnu et Rederi vil deltage. Landmandsbanken er interesseret i det ny Selskab.

Paa et den 30. I. M. i Landmandsbanken afholdt Møde dannedes under Navn Assurance-Compagniet Baltica, Aktieselskab, det ovenfor omtalte Forsikringselskab med en Kapital af 15,000,000 Kr., der er fast tegnet væsentligt af en Række større Firmaer i Kjøbenhavn og Provinserne. Bestyrelsen er berettiget til at udvide Kapitalen til 20 Millioner Kroner. Bestyrelsen bestaar af: Højesteretssagfører Bülow, Formand, Departementschef, Kammerherre Claen, Næstformand, Grosserer N. C. Groess Petersen, Direktør N. Høst, Grosserer I. P. Justesen, Konsul D. Lauritzen, Konsul P. Nørgaard, Direktør O. Ringberg og Direktør H. Schjødt.

Indbetalingen paa Aktierne andrager 10 pCt. foruden 1 pCt. til Startningsomkostninger; for de 90 pCt. udstødes Garantibeviser. Generalagenturet for Skandinavien er overdraget Firmaet Max Levig & Co. — Valg af Direktør har endnu ikke fundet Sted.

Selskabet vil snarest paabegynde Krigsforsikring og fra Nytaar Sø- og Transportforsikring.

De sankede danske Skibe. Paa den danske Regerings Vegne har Direktør C. Will, ved De private Assurandører, fornylig forhandlet i Berlin med en af den tyske Regering udnævnt Delegeret, Dr. Greve, Direktør i Norddeutscher Lloyd, om Fastsættelse af Erstatning for tre danske Skibe, om hvilke den tyske Regering har erkendt, at deres Sankning er sket ved en Fejltagelse fra tyske Undervandsbaades Side.

De tre Skibe er Damperne »Betty«, tilhørende Dampskibsselskabet Heimdal, og »Søborg«, tilhørende Dampskibsselskabet Dannebrog, samt Skonnerten »Salvador« af Marstal.

Efter Forlydende har Resultatet af Underhandlingerne været tilfredsstillende.

Stiftet Legat. For 6 Aar siden blev der givet kongelig Stadfæstelse paa et af Etatsraadinde Anna Elisabeth Rørbye stiftet Legat til Minde om hendes Fader, Kancelliraad, Distriktslæge Anton Toxwerdt. Legatets Formaal skulde være at tjene til Understøttelse for trængende danske Kystbeboere, som har sat deres Liv i Vove ved Redning af Menneskeliv paa Søen og for Enker eller Børn efter saadanne, naar de ved Redningsforsøg har tilsat Livet.

Legatets Størrelse var oprindelig 30.000 Kr., men det er i Henhold til Fru Rørbyes Testamente, der oprettedes i 1899 med en Kodiciel i 1903 senere vokset, og det udgør nu c. 59,000 Kr.

Legatportionerne er sat til mellem 50 og 100 Kr., og Marineministeriet, under hvilket Legatet sorterer, har bestemt, at den første Udbetaling skal ske i Januar Maaned 1916.

Til Bestyrelse af Legatet har Marineministeriet udnævnt Kommandør i Marinen C. Bræstrup, og Bestyreren af det nørrejdske Redningsvæsen Kaptajn P. K. Nielsen i Skagen. Ved Henvendelse til sidstnævnte vil Skema til Ansøgning om Opnaelse af Legatet kunne faas. —h.

Norske Skibsbestillinger. Aktieselskabet Motor Tank i Kristiania har i disse Dage gjort en Bestilling paa Skibe ved amerikanske Værfter. Det er Motorskibe paa 5.000 Tons Dødvægt, bestemt for Fart med Olje. Disse Skibe skal i Følge »Norg. Hand.- og Sjøft.« kunne drives med en Besætning paa kun sytten Mand.

Foreløbig er der bestilt fire saadanne hos Firmaet Baltimore Ship Building Co. De to første er paabegyndt og skal leveres færdig i Maj. De to sidste skal leveres i Oktober. Disse fire Skibe er de første i sin Slags. Samtidig med Bestillingen af disse fire Skibe har Skibsreder Hannevig, som er Disponent for Aktieselskabet Motor Tank, kontraheret om Bygning af to Turbineskibe paa 8,000 Tons Dødvægt hver. Det er sandsynligvis Hester Shipbuilding Co., Filadelfia, der skal bygge Skibene. Det ene er bestilt for Aktieselskabet Motor Tank, det andet for Hannevigs personlige Regning. Det ene bliver færdigt i August 1916 og det andet i Oktober. Disse Nybygninger repræsenterer tilsammen en Sum paa c. 13 Mill. Kr. De først omtalte Skibe koster c. 650,000 Dollars hver.

Dansk Bark stoppet af russisk Undervandsbaad. Kjøbenhavn, den 1. November. Bark »Claudia« af Marstal, paa Rejse fra Sverig til Spanien, indkom i Dag her til Reden. I Sø- og Handelsretten har Kaptajnen afgivet en Beretning, hvoraf det fremgaar, at Skonnerten Søndag den 23. Oktober i Ålandshavet af en Undervandsbaad blev beordret til at lægge bi. Da dette var umuligt paa Grund af høj Sø, blev en Staal-trosse anbragt paa Undervandsbaaden, der derpaa blev slæbt af »Claudia«. Der kom to Officerer og fire Mand, alle Russere, om Bord paa Barken, men først ved en lille tysktalende Drengs Hjælp lykkedes det de to Parter at gøre sig forståelig for hinanden. Efter to Timers Sejladis fik Barken Lov til at sejle videre, men den havde under Bugseringen lidt Skade paa Skroget. Kaptajnen kræver nu, at den russiske Regering skal betale Skaden, der beløber sig til 3,000—4,000 Kr.

Den russiske Undervandsbaad, der havde Nr. 1, led ogsaa nogen Skade. (Ritz. Bur.)

Skonnerten »Hvalen«, der af Ingeniør Vogt i Forsommeren solgtes til De danske Sukkerfabriker, er nu sat i Fart. Forinden er Maskineriet udtaget, og der er indbygget en 25 B. H. K. Raafjemotor af Brødr. Honmøllers Fabrikat. I Stedet for at Skibet tidligere var forsynet med to Pendulpropellere, findes der nu kun én; denne gør ved normal fuld Kraft c. 60 Dobbeltslag i Minuttet, medens Motoren gør c. 360 Omdrejninger pr. Minut; Omsætningen sker ved Tandhjulsudveksling. Skibet er forsynet med Sejlrejsning, saa at Maskineriet nærmest maa betragtes som Hjælpe-maskineri til Brug i floy Kuling og Modvind samt Havnemanevrer. Resultaterne af Kombinationen Sejl-Pendulpropeller-Motor vil blive imødeset med stor Interesse af Ejere af mindre Sejlskibe.

Lovforslagene om Navigationsundersøgningen og om Søneringen fik ved deres fornyede Forelæggelse i Landstinget en velvillig første Behandling fra alle Sider, og den Opfattelse, som vi fornylig gjorde gældende paa dette Sted, at der for Skibsfartens Skyld maatte tilvejebringes en Løsning paa Sagen, kom i nogen Grad til at præge Forhandlingerne. Interessen samlede sig navnlig om Spørgsmaalene: den udvidede Skibsførereksamen, eller rettere det værdiløse Surrogat, som Folketinget har sat i Stedet for denne, Farten imellem Eksaminerne og Lærernes Deltagelse i Eksamensbedømmelsen, og der syntes overvejende at være god Vilje til at ordne disse Spørgsmaal paa en noget mere betryggende Maade end ved Folketingets Affattelse. Ogsaa Eksamenskravenes Optagelse i selve Loven havde fremkaldt Tvivl hos flere af Medlemmerne.

Lovforslagene behandles nu videre i det Landstingsudvalg, om hvis Nedsættelse vi bragte Meddelelse i sidste Nummer af Bladet.

Trollhættakanalens Udvidelse. Trollhættakanalen har i to Aar været under Ombygning, men denne udvidede Vandvej mellem Venern og Göteborg nærmer sig nu sin Fuldførelse. Til Ombygningen er bevilget næsten 23 Millioner Kroner, og det ser ud til, at man klarer sig uden Overskridelser.

(Norg. Hand. og Søf.)

Larsens Plads. Der har i nogen Tid været ført Forhandlinger mellem Det forenede Dampskibsselskab og Aktieselskabet Larsens Plads om Overtagelse af dette Selskabs Pakhuse og Kajplads. Salget er endnu ikke endelig vedtaget, men alle Formaliteter ventes i Følge »Politiken« at være bragt i Orden i de nærmeste Dage. Det forenede Dampskibsselskab overtager saa allerede fra 1. Januar Aktieselskabets Bygninger, Pladser og Bolværker. Vurderingen af Bygninger m. m. andrager c. 2½ Mill. Kr., men saa vidt vides, vil Kobesummen blive langt under dette Beløb.

Trafikken paa Archangel. I Følge »Shipp. Gaz.« er Archangel for Tiden en af de travleste Havne i Verden og naar næsten op paa Højde med New York med Hensyn til ankommende Skibe. Der er bygget over Hundrede Pakhuse og 30 Kajer siden sidste Vinter, og indført fire store, flydende Kraner.

Den smalsporede Bane vil blive suppleret med en ny bredsporet, halvvejs fra Vologda til Archangel, rimeligvis i Lobet af November, medens den nuværende Bane i en nær Fremtid vil blive gjort bredsporet. Isbrydere vil holde Havnen aaben til December, hvorefter Kola vil blive benyttet som Vinterhavn. Jernbanen gennem Lapland til Kola bliver bygget med stor Hast.

Paa Søen uden Ror. Kutteren »Patria« af Frederikshavn kom den 29. f. M. ind til Esbjerg, efter i fire Dage at have været paa Søen uden Ror.

Den 26. slog en Sø Roret i Stykker, og Kutteren, som da laa ved Doggerbanke, erstattede da Roret med en 15 Favne lang Kæde, ved Hjælp af hvilken det lykkedes at naa ind til Esbjerg. Selvfølgelig var det en mindre behagelig Tur saaledes at sejle uden Ror.

En kontrarig Rejse. Danmarks, forøvrigt ogsaa Verdens, første Motorskonnert kom den 28. Oktober ganske uventet ind i Esbjerg Havn. Den gik den 9. s. M. fra Leith med 500 Tons Kul, bestemt til Skive. Turen skulde vare fire Dage, men kun de tre første Dage forløb som paaregnet. Siden har Skibet ligget og rullet i Nordsoen, og da Oljen slap op, var der ikke andet at gøre end se at naa ind til Esbjerg.

Nu har »Morten Jensen«, som Skonnerten hedder, faaet Olje og Vand om Bord for paany at »ploje« Soen for at naa Bestemmelsesstedet.

Passeret Skib. Det forenede Dampskibsselskab meddelede, at det fra Føreren af Selskabets Damp »Vidar« den 29. f. M. har modtaget Meddelelse om, at Skibet paa Rejsen hertil den 27. Kl. 4 Em. paa 56° 51' N. Br. 5° 03' Ø. Lgd. passerede 3/m. Skonnert »Niels« af Marstal.

Skonnerten, der krydsede Øst over under floy, variabel østlig Brise, forte Signalet N I G H og ønskede rapporteret.

Konsulatvæsenet. Under 2. Oktober er ulønnet dansk Konsul i Pernambuco A. Loyo efter Ansøgning afskediget i Naade.

Havneingeniørembedet i Aalborg. Aalborg Byraad har vedtaget at ansætte Ingeniør, cand. polyt. Ivar Tybjerg som Havneingeniør i Aalborg. Tybjerg er for Tiden konstitueret i Embedet.

Soulykke. Holbæk. 28. Oktober. Et Navnebrædt, der stammer fra Galeasen »Østen«, er i Dag blevet fundet ved Nykøbing Nordstrand. »Østen« afgik den 7. September fra Malmø til West-Hartlepool med en Ladning Træ, og senere har man ikke hørt noget til den. Det antages, at Ulykken er sket i Kattegat. Besætningen, der bestod af tre Mand, er sandsynligvis druknet. Galeasen var hjemmehørende i Nykøbing paa Sjælland og førtes af Kaptajn Rasmussen, Kildehusene ved Nykøbing Sjælland. Det antages, at Skibets Forlis skyldes en Torpedering.

Søretsdomme.

Ved Rudkjøbing Købstads Soret er der afsagt Dom i en af Rederiet for Skonnert »Poseidon« af Marstal mod A/S. F. Christensen, Rudkjøbing, anlagt Sag, hvis Omstændigheder var følgende:

Ved Certeparti af 2. Februar 1915 befragtede Aktieselskabet »Poseidon« for en Rejse med Kul fra Burntisland til Rudkjøbing. Certepartiet forpligtede Skibet til at være sejlklar i Kristianssand senest den 20. Februar, men det blev først klar den 25. Februar og kom først af Sted den 1. Marts. Som Følge heraf kom det senere til Rudkjøbing end paaregnet, saaledes at de Indstævnte ved at maatte købe Kul andetsteds for at opfylde en indgaaet Leveringsforpligtelse derved led et Tab, til hvis Dækning det tilbageholdt af Fragten 1,000 Kr., som Rederiet nu, under Paaberaabelse af, at der ikke var garanteret Afrejse fra Kristianssand den 20. Februar, men kun at Skibet forventes at være sejlklar den Dag, søgte de Indstævnte for.

Aktieselskabet paastod sig under en Kontrasag tilkendt det Tab, det angav at have lidt, Kr. 1,301.67, subsidiært de tilbageholdte 1,000 Kr.

Ved Dommen fastslaaes det, at Skibet i Følge Certepartiet var forpligtet til at være sejlklar i Kristianssand den 20. Februar og at det, da det først blev sejlklart den 25., fandtes at have Erstatningspligt overfor de Indstævnte, men da det skønnedes, at hele det lille Tab ikke var forvoldt ved Skibets Forsinkelse, blev Erstatningen fastsat til 600 Kr., saaledes at de Indstævnte kun blev tilpligtet at betale 400 Kr. med Renter af de tilbageholdte Beløb. Sagens Omkostninger ophævedes.

Endvidere afsagde Soretten Dom i en af Rederiet for Skonnert »M. Hay« af Marstal mod Aktieselskabet F. Christensen anlagt Sag, der ogsaa drejede sig om et Beløb paa 1,000 Kr., som Aktieselskabet havde tilbageholdt af Fragten.

Indstævnte havde ved Certeparti af 24. Februar 1915 fragtet »M. Hay«, der da henlaa i Marstal, for en Ladning Kul fra Wemyss til Lohals. Dagelykke eller Rudkjøbing. Skibet kom imidlertid først af Sted den 21. Marts, hvilket Rederiet paastod havde sin Aarsag i, at Skibet foranlediget af Krigen ikke kunde faa Mandskab, og hævdede, at de Indstævnte i Følge Sølovens § 111. 2, maatte bevise, at Forsinkelsen kan tilregnes Reder. Skipper eller Mandskab.

De Indstævnte hævdede, at Skibet var garanteret in every way fitted for the voyage, eller i enhver Henseende skikket for Rejsen, og at det var garanteret, at Mandskab var antaget, hvorfor det maatte være pligtig at betale for Forsinkelsen, og opgjorde Erstatningen lig de

stipulerede Overliggedagspenge til 84 Pund Sterl. (Kr. 1,639.16), som det principielt under en Kontrasag paastod sig tilkendt, subsidiært nedsat til de tilbageholdte 1,000 Kr.

Ved Dommen fik de Indstævnte Medhold i, at Skibet bar Skylden for Forsinkelsen, men de betingede Overliggedagspenge fandtes dog ikke at kunne opstilles som Maalestok for Erstatningens Størrelse. Erstatningen fastsattes derefter til 400 Kr., saaledes at de Indstævnte skal betale 600 Kr. med Renter af de tilbageholdte 1,000 Kr. Sagens Omkostninger ophævedes. (Ærø Avis).

Finanslovfovslaget 1916—1917.

(Fortsat.)

Af det fornylig forelagte Forslag til Finanslov for Finansaaret fra 1. April 1916 til 31. Marts 1917 bringer vi som Fortsættelse nedenstaaende Uddrag, indeholdende de væsentligste Forslag til Bevillinger Skibsarten vedrørende:

§ 12. Udenrigsministeriet.

III. Konsulaterne.

B. Adskillige Udgifter :	Kr.	Kr.
3. Godtgørelse til det norske Konsulat i Archangel for Varetagelse af danske Konsulatanliggender	1,000.00	
		1,000.00
I alt		1,000.00

§ 14. Indenrigsministeriet.

A. IX. B. Ulykkesforsikring:		
1. Arbejderforsikringsraadet:		
a. Vederlag til Raadets Medlemmer af Søfartsafdelingen	1,800.00	
3. Tilskud til »Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk (anslaet)	35,000.00	
		36,800.00
I alt		36,800.00

§ 15. Ministeriet for offentlige Arbejder.

A. II. C. Vandbygningsvæsenet:		
2. Opudrning af Limfjorden: Kr.*		
a. Lønninger	25,024.68	
b. Andre Udgifter	63,000.00	
		88,024.68
5. Vederlag til Aalborg Havn for Vedligeholdelse af Sejllobet over Hals Barre		25,000.00
A. II. E. Hirtshals Anlægsmole		1,200.00
A. II. F. Gilleleje Havnemole		6,500.00
A. II. K. I. h. 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. 3. Tilskud til Udvidelse af Grenaa Havn (2det Bidrag af en 3-aaig Bevilling paa 203,000 Kr.)		100,000.00
(under Forudsætning af, at Resten af det til den paagældende Foranstaltning fornødne Beløb tilvejebringes paa anden Maade.)		
15. Tilskud til Udvidelse af Hundested Baadehavn (som 1ste Bidrag af en samlet Bevilling paa 270,000 Kr.) ..		70,000.00
(under Forudsætning af, at Resten af det til den paagældende Foranstaltning fornødne Beløb tilvejebringes paa anden Maade.)		
		304,054.68
I alt		804,054.68

§ 17. Justitsministeriet.

A. VI. Sundhedsvæsenet.

F. Foranstaltninger imod Udbredelse af smitsomme Sygdomme:			
1. Karantænevæsenet:	Kr.	Kr.	Kr.
a. Lønninger	10,880.00		
b. Andre Udgifter. (anslaet)	3,600.00		
Heri fragaar:			
Knrautæneindt. (anslaet)	600.00		
		13,880.00	
			13,880.00
I alt			13,880.00

§ 18. Ministeriet for Kirke- og Undervisningsvæsenet.

A. II. C. Tilskud til danske Menigheder m. m. i Udlandet:	
1. Til den danske Forening til Evangeliets Forkyndelse for skandinaviske Søfolk i fremmede Havne, midlertidig	6,000.00

§ 20. Marineministeriet.

I. A. Lødvæsenet:		Kr.
a. Lønninger m. m.	42,200.00	
b. Understøttelser til afgaaede Lødsere m. fl.	18,980.50	
c. Andre Udgifter, ordinære	73,300.00	
d. — , ekstraordinære	68,000.00	
e. Erstatning for Ophævelse af Lødsvang (anslaet)	1,300.00	
		203,780.50
Fragaar: Forventet Lejeindtægt	1,200.00	
		202,580.50

B. Fyrvæsenet:	
a. Lønninger m. m.	704,301.18
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 Fyrvæsen af 1. Lønningsklasse paa en lavere Lønningsklasse end den, som den afgaaede Fyrbetjent oppebar.	
b. Understøttelser til afgaaede Fyrbetjente m. fl.	23,263.00
c. Olje og Brændsel m. m. (anslaet)	181,646.28
d. Bygningsudgifter m. m., ordinære	257,671.00
e. — , m. m., ekstraord.	280,000.00
f. Dampskibshjælp (anslaet)	6,000.00
	1,452,881.46
Fragaar: Forventet Lejeindtægt	100.00
	1,452,781.46

C. Vagervæsenet:	
a. Lønninger m. m.	54,494.04
b. Understøttelser til afgaaede Vagretjente m. fl.	3,150.00
c. Andre Udgifter, ordinære	70,000.00
d. — , ekstraordinære	5,600.00
e. Afmærkning af de ved Lødsierne afprykkede Farvande (anslaet)	22,250.00
	155,494.04

D. Rødningsvæsenet:	
a. Lønninger m. m.	130,620.00
b. Understøttelser	26,779.00
c. Andre Udgifter, ordinære	150,000.00
d. — , ekstraordinære	30,000.00
e. Uskadeliggørelse af Vrag paa Forstranden, der er farlige for Rødnings- og Fiskerbuade (anslaet)	8,000.00
	345,399.00

E. Søkortarkivet (ikke-militære Del):	
a. Lønninger m. m.	35,800.00
b. Betaling for udførte Arbejder	2,700.00
c. Forskellige andre Udgifter	15,500.00
d. Tilfældige Opmaalingudgifter	400.00
e. Udgivelse af officielle Efterretninger for Søfarende	4,300.00
f. Forandringer og Tilføjelser til Farvandsbeskrivelser, Fyrliste m. m.	800.00
	59,500.00
Fragaar: Indtægt ved Sale af Kort m. v. (anslaet)	21,000.00
	38,500.00

Overskud paa den forventede Indtægt ved Salg af Kort m. v. og mulige Besparelser paa de forskellige Konti kan anvendes paa Konti b, c, d, e. og f.

	Kr.	Kr.
F. Det meteorologiske Institut:		
a. Lønninger m. m.	49,985.00	
b. Andre Udgifter, ordinære	94,500.00	
c. — , ekstraordinære	3,700.00	
		148,185.00
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)	1,500.00	
f. Ekstraordinært	3,100.00	
		44,500.00
J. Christiansø og dens Vedligeholdelse som Nodhavn:		
a. Lønninger m. m.	9,700.00	
b. Kost	780.00	
c. Forskellige Udgifter	5,000.00	
d. Ekstraordinært	1,280.00	
		16,760.00
Fragaar: Forventet Lejeindtægt		
Marineministeriet bemyndiges til, naar en af de normerede Lødspladser er ubesat, at anvende det paa Finauloven som Lønning og Kost til den Løds opforto Beløb til Bestridelse af Udgifter ved eventuel nødvendig Assistance til Lødsning, Arbejder i Havnen m. m.	200.00	
		16,560.00
I alt		2,407,000.00

(Fortsættes.)

Fragtmarkedet.

Frugtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge Vest paa ligger Markedet uforandret fast, medens der kan noteres en lille Stigning for Laster fra Bottenhavet til Danmark. Sydboten har flere Laster, men det er vanskeligt at erholde Tonnage, særlig da Vestsverig og Østnorge kan tilfredsstille Behovet.

Returfragter Vest fra er ligeledes faste for Kullaster, 17/ à 19/ pr. Ton til danske Havne, men med noget længere Torn paa enkelte Havne; Claylaster fra Cornwall til skandinaviske Havne noterer 21/ à 25/ pr. Ton. Laster fra Middelhavet og Portugal til England og Frankrig er ligeledes stigende og der er nogen Mangel paa Sejltonnage.

Angaaende de mindre Skibe er Forholdene fra Nordtyskland fremdeles gode; særlig Lübeck har i den sidste Tid været ret fast med stigende Rater; ogsaa Wismar er bedre stemt og har bl. a. sluttet Kul direkte til Malmø 2 Kr. Derimod er Norge stadig nærmest elendig og har saa godt som intet ud over enkelte Islaster til Sverige og Danmark, til omkring 6 à 6½ Kr. Sverige er ligeledes uden nævneværdig Forandring. Fra Lysekil er Stenfragterne noget højere, men derimod uforandret fra de sydligere Pladser. Enkelte Trælaster fra Kalmar og Omegn noteres, men har Vanskelighed ved at finde Reflektanter. Danmark har fra Provinserne ikke faa Hvede- og Byglaster, og ogsaa herfor synes Tendensen opadgaende: bl. a. er der sluttet til Aalborg 4 à 4½ Kr., Limfjorden 6 Kr. Sukkerlaster synes der ligeledes at være tilstrækkelige af, men Raterne herfor er ikke undergaaet nogen Forandringer. Kjøbenhavn har i denne Uge færre Laster, men da der stadig kun kommer faa Skibe dertil, er Raterne nærmest uforandret. Der sluttedes Hvede til Svendborg 18 Øre, Majs til Stege 18 Øre, Nykjøbing F. 3½ Kr., Rønne, Svaneke 4½ à 4¾ Kr., Byg i Sække til Aarhus 6 Kr. og Majs til Nykjøbing S. 18 Øre.

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, 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 bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Maanedts-Udgaven af "Efterretninger for Søfarende" for Oktober 1915. Abonnementspris 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanedtsnumre faas for 25 Øre paa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

1396. Danmark. Falster S.-Kyst. Frisenfeldt Bro nedlagt.
Frisenfeldt Bro er nedlagt og til Dels fjernet, dog er en Del af Pælene tilbage.
c. 54° 34' N. 11° 57' E.
(Kort Nr. 240. Danske Lods Side 421.)
1397. Sverrig. Kalmarsund. Lys- og Klokketønde inddraget.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 43/783. Stockholm 1915.)
Lys- og Klokketønden, som ligger ved N.-Enden af *Kalmarsunds Djuprännå*, er inddraget for 1 Aar. 56° 41' 38" N. 16° 24' 30" E.
1398. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Sandhamn. Södergrundan. Klokketønde i Drift.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 43/768. Stockholm 1915.)
Södergrundan Klokketønde er drevet fra Station. Den vil snarest blive lagt paa Plads igen. c. 59° 15' N. 19° 03' E.
1399. Sverrig. Bottniske Bugt. Sörgadden. Lystønde forsvundet.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 43/781. Stockholm 1915.)
Sörgadden Lystønde er forsvundet; naar den findes, vil den snarest blive lagt paa Plads. 63° 33' 18" N. 20° 50' 30" E.

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

1400. Danmark. Sundet. Kjøge-Bugt. Kjøge Havn ESE. Vrag afmærket.
Stenfskerfartøjet *Nordstjernen* er sunket c. 0,3 Sm ESE. for *Kjøge* Havnemole.
En Mastetop er over Vandet. Vraget er afmærket med en grøn Vragvager og en Lanterne. Vraget vil snarest blive optaget. *Kjøge* Havn: c. 55° 27 1/4' N. 12° 12' E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1401. Danmark. Kattegat. Mariager-Fjord. Mariager W. Oplysning om Sømærke.**
Den hyrde Stage med Halmvisk, som er udlagt W. for *Mariager*, staar ikke paa *Sendhage*, men paa *Hagen*, der stikker ud fra Pynten ved *Frederikseje*. Ontrentlig Plads: 56° 38' (54") N. 9° 55' (36") E.
(Kort Nr. 138 og 272. Søm.-Fort. Side 27.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/821. København 1914.)
- 1402. Danmark. Skagerrak. Skagen. Lodsdampere midlertidig ombyttet.**
Paa Grund af Eftersyn er Lodsdampere ved *Skagen* indtil videre ombyttet med en Lodsdæksbaad. *Skagen*: 57° 44' N. 10° 38' E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

- 1403. Danmark. Grænnyb. Hoboddyb. Besejling forbudt.**
Da der opføres et Dige paa den E.-lige Side af *Skallingen*, er *Hoboddyb* spærret af et Sandpumpeskib, og Besejling af Løbet er forbudt. *Hoboddyb*: 55° 28 $\frac{1}{4}$ ' N. 8° 19 $\frac{3}{4}$ ' E.
- 1404. Danmark. Fanø. Sønderho. Baake nedlægges.**
I Løbet af Vinteren 1915—16 vil *Sønderho W.*-Baake blive nedlagt. 55° 20' (30") N. 8° 27' (30") E.
(Kort Nr. 245 og 255. Danske Lods Side 88, 92 og 93. Søm.-Fort. Side 17)
- 1405. Holland. Zuiderzee. Schokland S. Klokketønde inddraget.**
(„Bericht aan Zeevaranden“ Nr. 182/1653. 1^a-Gravenhage 1915.)
Klokketønden S. for *Schokland* er inddraget. 52° 37' 02" N. 5° 46' 22" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 42/1095. København 1915.)
- 1406. Holland. Voorne. Skydning.**
(„Bericht aan Zeevaranden“ Nr. 181/1644. 1^a-Gravenhage 1915.)
Indtil den 15de November 1915 afholdes der Skydeøvelser fra *Oen Voorne*. Den færlige Zone ligger 4500 m fra Milepæl 7 paa c. 51° 54' 16" N. 4° 03' 1" E., imellem Retninger S. og W. t. S., omfattende den S.-lige Del af *Noordergat* og den N.-lige Del af *Rak vsm Scheelhoek*. De Dage, der skydes, er røde Flag højste paa Taarnene ved *Hellevoetsluis* og *Brielle*.
- 1407. Holland. Zeegat van Brouwershaven. Karolinageul. Mindre Dybde.**
(„Bericht aan Zeevaranden“ Nr. 185/1684. 1^a-Gravenhage 1915.)
Dybden i *Karolinageul* er 2,9 m ved *Plaat van Dintel* og 3,7 m midtfarvands-vegen: 51° 45' N. 3° 35' E.
- 1408. Skotland. Moray Firth. Lods-Station. Besejling.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 978. London 1915.)
Paa Grund af de udlagte Miner er der Lodstvang for alle Skibe (indbefattet Fiskerfartøjer), som har et Dybgaende af over 2,4 m, og Besejling uden Lods vil være i højeste Grad færlig. Miskerfartøjer og andre Smaaskibe med over 2,4 m Dybgaende skal samle sig ved Lods-Stationerne og vil blive lodseede ind i eller ud af Havnene i Grupper.
Skibe, der skal til *Cromarty* eller *Inverness*, skal tage Lods ved *Wick* eller *Burghead*.
Udgaende Skibe skal landsætte Lodsene ved en af disse Stationer. Det er farligt for ethvert Skib, at sejle uden Lods SW. for en Linie fra *Firthhorn* til *Tarbel Ness*.
Intet Skib maa være under Gang mellem Solnedgang og Solopgang i Farvandet mellem en Linie fra *Tarbel Ness* til *Rindhorn* og en Linie fra *Fort George* til *Chanonry Point*.
Wick: 58° 26' N. 3° 05' W. *Burghead*: 57° 42' N. 3° 30' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 50/1271. København 1915.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

1430. England. Advarsel mod Overtrædelse af Bestemmelser vedrørende Be-sejling, Lodsning m. m.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1014 m. fl. London 1915.)
Advarsel. Undladelse af nøje at overholde de udstedte Bestemmelser for Be-sejling, Lodsning m. m. ved de *britiske* Havne, Floder og Farvande, vil blive betragtet som en Overtrædelse af Bestemmelserne.
Enhver, der er skyldig i en saadan Overtrædelse, vil blive straffet saavel med Fængsel som med Bøder.
Enhver, der tilskynder til eller hjælper til en saadan Overtrædelse, vil selv blive betragtet som skyldig i en saadan Overtrædelse.
Opmærksomheden henledes paa, at ethvert Brud paa Bestemmelserne kan med-føre Tilbageholdelse af Skib eller Fartøj.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts
Bogs Nr.

Tyskland:

- N 506 Mittelmeer, Westküste von Italien; Capo Circeo bis Capo Palmuro.
I : 250 000.
R 293 Mittelmeer, Westlicher Teil. I : 2 500 000.

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

1409. England. Dover Stræde. Folkestone S. Advarsel med Hensyn til Vrag.
(„Notice to Mariners“ Nr. 938. London 1915.)
Man advares mod at komme inden for 1/2 Sm fra Vraget, som ligger 2.05 Sm 154° (misv. S. t. E.) fra Fyret paa Yderenden af *Folkestone Pier*, da Sejladsen her indtil videre maa anses for farlig. 51° 02 1/4' N. 1° 13 1/2' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“, Nr. 3/1312. København 1915.)
1410. England. Folkestone SW. Vrag afmærket.
(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 185/1686. s-Gravenhage 1915.)
Damperen *Newcastle* er sunket c. 4,2 Sm SW. for Pieren ved *Folkestone*. Vraget er fuldstændig under Vandet. Et Vragfyrs-kib, der viser de reglementerede Signaler og Fyr, er udlagt c. 200 m S. for Vraget. 51° 01' 05" N. 1° 08' 00" E.
1411. England. Newhaven. Havn spærret.
(„Notice to Mariners“ Nr. 979. London 1915.)
Newhaven Havn er spærret for alle Handelsskibe, medmindre de har faaet særlig Tilladelse af *Divisional Naval Transport Officer, Newhaven*, til at løbe ind. *Newhaven*: 50° 47' N. 0° 04' E.
1412. England. Plymouth og Devonport. Havne-reglement forandret.
(„Notice to Mariners“ Nr. 999. London 1915.)
Havne-reglementerne for *Plymouth* og *Devonport* Havne er forandrede i Henhold til „Order in Council af 14th October 1915“. Signaler, der gives fra Uddybnings-maskiner, er uforandrede. (Se Channel Pilot Part I, 1908, Side 360—369 og Supplement 1914, Side 90—100).
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/457. København 1914.)
1413. Skotland. River and Firth of Clyde. Oplysning om Uddybningsmaskiner.
(„Notice to Mariners“ Nr. 982. London 1915.)
Uddybningsmaskiner, som er forøjede i Fjorden eller paa Floden, skal mellem Solnedgang og Solopgang føre 3 hvide Lanterner stillet tværskibs paa Toppen af Stilladset. Lanterneerne, der skal være mindst 2 m fra hinanden, er anbragte saaledes, at de danner en ret Vinkel. Skibe skal passere Maskinen paa den Side, hvor de to Lanterner (den ene over den anden) vises. Lanterneernes Synsvidde er mindst 2 Sm. Mellem Solopgang og Solnedgang ombyttes Lanterneerne med sorte Balloner. Skibe skal nærme sig og passere Maskinerne med Forsigtighed og med mindsket Fart.
1414. Irland S.-Kyst. Old Head of Kinsale S. Drivende Vrag.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1018. London 1915.)
Vraget af en Skonnert er den 20de Oktober 1915 observeret drivende c. 31 Sm S. for *Old Head of Kinsale*. 51° 06' N. 8° 23' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1415. Spanien W.-Kyst. Ferrol. Lystønde flyttet.
(„Notice to Mariners“ Nr. 983. London 1915.)

Lystønde Nr. 1, der viser rodt, fast Lys, er flyttet c. 45 m S. efter og ligger nu 0.46 Sm 106° (misv. SE. t. E. 1/8 E.) fra Toppen af *Monte San Cristobal*, ved S.-Enden af en 9,1 m Grund, *Bajo del Gato*, ud for *San Felipe* Kastel. 43° 27 3/4' N. 8° 17 1/4' W.

1416. Spanien SW.-Kyst. Cadix. Reina Victoria Mole. Oplysning om Fyr.
(¹Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 52/1915, Berlin 1915.)
Fyret paa Landtiden af *Reina Victoria* Mole viser rødt, fast Lys over 180° Nord efter hen imod Havnebasen Nr. 1 og i øvrigt hvidt, fast Lys Syd efter. c. 36° 31', 6 N. 6° 17', 2 W.

1417. Cape Breton Island S.-Kyst. Louisburg. Oplysning om Undervandsklokke.

- (¹Notice to Mariners“ Nr. 113/407. Ottawa 1915.)
1. Undervandsklokken E. for *Harbour Shoal* ud for Indløbet til *Louisburg* Havn er nedlagt.
2. Omtrent den 1de November 1915 udlægges en rød Undervandsklokke uden nærmere Bekendtgørelse c. 150 m NW. 1/2 N. for *Louisburg* Lys- og Fløjtetønde, der ligger paa 45° 52' 43" N. 59° 53' 44" W.

1418. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Bugt. Seinate. Grunde.

(¹Notice to Mariners“ Nr. 40/2886. Washington 1915.)
Imellem Retningerne NE. og ESE. for Radio-Stationen ved *Brant Rock* er der i Afstande af 3/4 à 1 1/4 Sm fundet Grunde med Dybder fra 3 1/2 m til 6 m. Radio-Stationen: 42° 04' 55" N. 70° 38' 26" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 53/1382. København 1915.)

1419. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Bugt. Minots Ledge. Grunde.

(¹Notice to Mariners“ Nr. 41/2974. Washington 1915.)
Imellem Retningerne NE. og SE. t. S. fra *Minots Ledge* Fyr er der i Afstande af 1/2 à 2 3/4 Sm fundet Skær med Dybder fra 6 m til 15 m. Paa Grund af de farlige Skær, som ligger i Løbet mellem *Minots Ledge* og 6,4 m Grunden 2,38 Sm E. for denne, bør selv mindre Fartøjer i daarligt Vejr passere E. om den sorte Stumpetønde Nr. 1, som ligger ved Grunden. *Minots Ledge* Fyr: 42° 16' 11" N. 70° 45' 35" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 53/1382. København 1915.)

1420. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bugt. Quicks Hole. Skær.

(¹Notice to Mariners“ Nr. 40/2887. Washington 1915.)
Et Skær med 5,7 m Vand ligger paa E.-Siden af det dybe Løbs N.-lige Ende. 41° 27' 06" N. 70° 50' 47" W.

1421. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Opmaalingstønder udlagt.

- (¹Notice to Mariners“ Nr. 40/2889. Washington 1915.)
Til Opmaalingsbrug er følgende hvide Tønder med 2 sorte Flag udlagte:
1. Fløjtetønde A: 39° 36' 29" N. 73° 53' 55" W.
 2. — B: 39° 40' 11" N. 73° 52' 01" W.
 3. Klokketønde C: 39° 44' 06" N. 73° 51' 12" W.
 4. — D: 39° 48' 02" N. 73° 50' 22" W.

1422. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Bogue Sund. Morehead City. Fyr tændt.

(¹Notice to Mariners“ Nr. 40/2897. Washington 1915.)
Paa *Morehead City* Vandtaarn er tændt et hvidt, fast Fyr, 286° (misv. W. t. N. 3/4 N.) fra *Reids Creek* Fyr og 36° (misv. NE. 1/2 N.) fra *Morehead City* Fyr. *Reids Creek* Fyr: 34° 42' 51" N. 76° 40' 43" W.

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

1423. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida W.-Kyst. Gullivans Bugt. Coon Key. Fyr tændt.

(¹Notice to Mariners“ Nr. 41/2990. Washington 1915.)
Coon Key hvide Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 5 s., er tændt. 25° 53' 06" N. 81° 37' 53" W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1424. Spanien. Gibraltar Stræde. Kap Tarifa. Fyr midlertidig forandret.

(¹Avvisos á los Navegantes“ Nr. 27/472. Madrid 1915.)
Kap *Tarifa* midlertidige Fyr er ombyttet med et permanent Fyr, der viser hvidt Tre-Blink c. hver 15 s., Blink 0,57 s., Mørke 2,96 s., Blink 0,57 s., Mørke 7,07 s., i Pejlingen fra 247° gennem 0° til 117° og rødt, fast Lys over *Cabezos* Grundflammens Højde: 44 m. Synsvide: 18 1/2 Sm. Lysevne: 32 Sm. c. 35° 58 3/4' N. 5° 36 3/4' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/771. København 1915.)

1425. Spanien. Benicarló. Fyr forandret.

(¹Avvisos á los Navegantes“ Nr. 27/477. Madrid 1915.)
Benicarló Fyr er forandret til at vise Lys med Fire-Formarkelser hver 30 s., Lys 14,5 s., Mørke 2 s., Lys 2,5 s., Mørke 2 s., Lys 2,6 s., Mørke 2 s., Lys 2,5 s., Mørke 2 s., Lys 14,5 s., Mørke 2 s., Lys 2,5 s., Mørke 2 s., Lys 2,6 s., Mørke 2 s., Lys 2,5 s., Mørke 2 s., Lys 40° 25' 00" N. 0° 26' 00" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 53/1361. København 1915.)

1426. Korsika. Kap Feno SW. Skær.

(¹Notice to Mariners“ Nr. 970. London 1915.)
Et Skær med 7,8 m Vand ligger 0,97 Sm 223° (misv. SW. 3/4 W.) fra Kap *Feno* Fyr. 41° 23 1/4' N. 9° 05 1/2' E.

1427. Italien W.-Kyst. Santa Venere. Fyr forandret.

(¹Avvisi ai Naviganti“ Nr. 273/504. Genova 1915.)
Fyret ved *Santa Venere* viser nu grønt Lys med En-Formarkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s. I øvrigt uforandret. 38° 43' 09" N. 16° 07' 35" E.

1428. Bulgarien. Egæiske Hav og Sorte Hav. Minor udlagt. Fyr slukket.

(¹Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 58/2148. Berlin 1915.)
Ved det *bulgarske* Kyst mod det *ægyptiske* Hav og *Sorte Hav* er der udlagt *Minor*, og *Hyroné* paa Kysterne er slukket. *Dedeqatsch*: 40° 49' N. 25° 55 1/2' E. *Burgas*: 42° 30' N. 27° 32' E.

1429. Ægypten. Aloxandria. Oplysning.

(¹Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 183/1670. 16-Gravenhage 1915.)
Ved Tiden fra Solnedgang til Solopgang forstans nu Tiden fra Kl. 5 t. 45 m. Em. til Kl. 6 t. Fm. c. 31° 10' N. 29° 50' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 33/827. København 1915.)

321

Uddrag af Notices to Mariners.

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

Mr. 928. Eastern Archipelago—Talaue Islands. Karakelang Island—Reef southward of. Position. At a distance of about one mile, north-eastward, from the northern Saha islet. Lat. $3^{\circ} 58' 25''$ N., long. $126^{\circ} 43' 25''$ E., on chart No. 2575. Depth, $1\frac{1}{4}$ fathoms. Note. The reef is to be indicated on the charts by the symbol for a rock with a depth of less than 6 feet. Remarks. Further dangers are reported to exist in the channel between Karakelang island and the Saha islets. (Notice No. 928 of 1915, dated 11th October.)

Charts affected. No. 2575. Eastern part of the Celebes sea. No. 943. Molucca passage to Manila. Publication. Eastern Archipelago Pilot, Part III., 1911, pages 21, 23.

No. 929. Strait of Malacca—South Klang Strait. Tanjung Buas Buas—Beacon building on shoal south-westward of. Position. On the 3-fathom shoal situated at a distance of $8\frac{1}{2}$ cables, 254° (S. 73° W. Mag.), from Tanjung Buas Buas. Lat. $2^{\circ} 53' 5''$ N., long. $101^{\circ} 15\frac{1}{2}'$ E. Description. A pile beacon. Remarks. The works in connection with the construction of the above beacon are marked by a light-vessel moored to the south-westward of the shoal. The vessel, which is painted red, is marked on both sides »P. Gedong Bar 3-Fms. Poteh« and has one mast from which a red flag is shown by day. By night a fixed white light, visible 8 miles, is exhibited from the after part of the vessel, in addition to a riding light. Note. »Bn. buildg. marked by fixed Wh. Lt. (1915)« is to be inserted on the charts. Variation. 1° E. (Notice No. 929 of 1915, dated 12th October.)

Charts affected. No. 3453. Klang strait and approaches. No. 794. Pulo Berhala to Cape Rachado. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 760 (Remarks). China Pilot, Vol. I., 1906, page 192; Revised Supplement, 1913.

No. 962. China, East Coast—Yang Tse Kiang Approach. Rugged Islands—Alteration in character of Light. Position. On South-west Horn. Lat. $30^{\circ} 35\frac{3}{4}'$ N., long. $121^{\circ} 57\frac{3}{4}'$ E. New abridged description. (U) Lt. Fl., W. R., ev. 3 sec., 95 ft., vis. 15 & 8 m. Alteration. The occulting light with white and red sectors has been replaced by a flashing light, with white and red sectors, every three seconds, thus:

Flash, $\frac{1}{2}$ sec.
eclipse, $\frac{2}{3}$ sec.

Remarks. This light, which is unwatched, has been considerably increased in candle-power; the other details remain unaltered. (Notice No. 962 of 1915, dated 16th October.)

Charts affected. No. 1124. Southern approach to the Yang tse Kiang. No. 1199. Kue shan islands to the Yang tse Kiang. No. 2412. Annex to Nagasaki. No. 1262. Hongkong to Gulf of Lian-tung. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 1576. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 341.



Skibsefterretninger Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Downs 30./10. — Alexandra, Nielsen, afg. New York 23./10. — Algarve, Borries, ank. hertil 26./10. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. hertil 30./10. — Antwerpen, Mikkelsen, ank. Downs 25./10. — Arkansas, Egeuse, ank. Boston 28./10. — Arno, Lepper, ank. Marseille 31./10. — Anrora, Sonne, ank. hertil 30./10. — Baron Stjerublad, Sørensen, afg. Oscarshamn 30./10. — Beira, Mortensen, ank. Malaga 30./10. — California, Petersen, ank. hertil 29./10. — Charkow, Sæberg, ank. Genua 19./10. — Christian IX, Madsen, ank. Newcastle 26./10. — Dagmar, Müller, ank. Newcastle 24./10. — Dania, Jørgensen, ank. hertil 20./9. — Ebro, Lunge, afg. Lissabon 27./10. — Florida, Ørsted, afg. Kirkwall 1./11, til Greenock. — Frederik VIII, Thomsen, ank. New York 27./10. — Garonne, Kromann, afg. herfra 27./10. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 29./10. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, afg. Palermo 30./10. — Kasan, Rasmussen, ank. London 24./10. — Kentucky, Svane, ank. Leith 25./10. — Kiev, Tonnesen, afg. herfra 30./10. — Louise, Svann, afg. herfra 27./10. — Louisiana, Jønsen, afg. Kristiania 30./10. — L. P. Holmblad, Mühlhoff, afg. Funchall 8./10. — Minsk, Gommesen, afg. herfra 28./10. — Morsø, Nellenmann, ank. Newcastle 30./10. — Moskow, Jacobsen, ank. Newcastle 30./10. — O. B. Suhr, Pedersen, ank. Liverpool 28./10. — Omsk, Kyllesbeck, afg. herfra 29./10. — Oscar II, Hempel, afg. New York 21./10. — Pennsylvania, Lissner, ank. Rio de Janeiro 28./10. — Pregel, Iversen, afg. Dartmouth 31./10. — Rita, Johnsen, afg. Troughem 1./11. — Romny, Bogvad, ank. Newcastle 26./10. — Saga, Hansen, pass. Dover 23./10. — Saxo, Viero, ank. hertil 1./11. — Skalholt, Sundvig, ank. London 29./10. — Texas, Clauson Kaas, afg. Newcastle 29./10. — Tiber, Pape, ank. Newcastle 23./10. — Tomsk, Wiherg, pass. Plymouth 19./10. — Tula, Therkildsen, afg. New York 20./10. — United States, Gotsche,

pass. Schetland 31./10. — Vendsyssel, Henriksen, ank. Stettin 27./10. — Viking, Gjerlof, ank. Downs 28./10. — Virginia, Fischer, ank. Grimsby 19./10. — Sejler Viking, Buntzen, afg. Buenos Aires 7./10.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Leith 30./10. — Amalienborg afg. Tyne 31./10. — Brattingsborg afg. Ardrossan 26./10. — Borglum afg. New York 25./10. — Dansborg ank. Savannah 23./10. — Elsborg ank. Kjøbenhavn 26./10. — Flynderborg afg. Nordmaling 29./10. — Guldberg ank. Barry 28./10. — Gurra ank. Malmö 26./10. — Hammershus afg. Panama 17./10. — Harriidsborg pass. Skagen 29./10. — Jelling afg. Newcastle 29./10. — Jomsborg afg. Savannah 27./10. — Jungshoved afg. St. Lucie 16./10. — Jagersborg afg. Burntisland 29./10. — Kallundborg ank. Barcelona 27./10. — Kalo afg. Algiers 20./10. — Klampenborg afg. Kjøbenhavn 29./10. — Kronborg ank. Santos 29./10. — Lejre afg. Kirkwall 29./10. — Næsborg ank. Kjøbenhavn 30./10. — Randelsborg ank. Sunderland 22./10. — Rosenborg afg. Kirkwall 29./10. — Silkeborg afg. Quebec 1./11. — Skanderborg afg. New Orleans 29./10. — Skodsborg pass. Louisburg 22./10. — Spigerborg afg. Kjøbenhavn 28./10. — Stegelborg afg. Sharpness 24./10. — Stjerneborg afg. Garston 30./10. — Tuborg ank. Helsingør 31./10. — Taaruborg ank. Kjøbenhavn 27./10. — Ulfshørg ank. Hull 28./10. — Uranienborg ank. Sunderland 27./10. — Ørkild ank. Antilla 30./10.

Vesterhavet. Johanne, Mikkelsen, ank. South Shields 1./11. — Stella, Nielsen, ank. Ardrossan 1./11. — Carmen, Basse, ank. London 31./10. — Rigmor, Uldall, pass. Skagen 2./11, for Santander. — Thyra, Lund, afg. Garruche 1./11, til London. — Dagmar, Sørensen, pass. Dragør 2./11, for Plymouth. — Gerda, Iversen, pass. Helsingør 1./11, for Santander. — Marie, Nielsen, pass. Helsingør 31./10, for Gelle. — Yrsa, Gramstrup, ank. Casablanca 29./10. — Laura, Thegersen, afg. London 30./10, til Sunderland. — Nora, Møller-Hansen, ank. Liverpool 30./10. — Ellen, Hansen, pass. Flamboro Head 30./10, for Northfleet. — Cito, Toft, ank. Kjøbenhavn 31./10. — Bertha, Bejn, afg. Turefors 30./10, til Huelva. — Valborg, Jepsen, ank. Helsingør 30./10. — Norma, Madsen, ank. Methil 28./10. — Karla, Pedersen, ank. Karlsberg 29./10. — Inger, Skou, ank. Malaga 28./10. — Ulia, Hansen, ank. Skellefteå 29./10. — Nancy, Pedersen, ank. Gelle 28./10. — Anna, Jessen, ank. Newcastle 27./10. — Polly, Mathiasen, pass. Skagen 28./10, for Poole. — Olga, Christensen, pass. Gibraltar 27./10, for London. — Nexos, Jensen, pass. Hirtshals 28./10, for

Rochester. — Hebe, Gregersen, ank. Huerva 26./10. — Nord-
søon, Nielsen, ank. London 24./10. — Fylla, Brinch, ank. North-
fleet 25./10.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu-
koff, Harboe, afg. Louisburg 21./10. — Johan Siem, Tannebek,
afg. Louisburg 18./10. — Harald Klitgaard, Nielsen, afg.
Methil 28./10. — Russ, Petersen, afg. Helsingør 28./10. — Wla-
dimir Sawin, Wittenkamp, afg. Savannah 27./10. — Excel-
lence Pleske, Boutrup, afg. Newcastle 29./10. — Michail
Outehoukoff, Nielsen, ank. Galveston 27./10. — General-
konsul Pallisen, Folkenberg, afg. Las Palmas 30./10. — Wla-
dimir Reitz, Olsen, afg. Helsingør 29./10. — Helmer Mørch,
Christensen, afg. Ardrossan 8./10. — Newa, Dahl, ank. Vejle 31./10.
— Freja, Harboe, afg. Baltimore 15./10. — Rota, Christensen,
ank. Campaña 18./10.

Det ostasiatiske Kompagni. Annam afg. Kjøbenhavn 25./10.
— Arabien afg. Karatsu 18./10. hjemg. — Falstria afg.
San Francisco 16./10. hjemg. — Indien ank. Hankow 25./10.
hjemg. — Magdala ank. Kobe 1./11. udg. — Panama afg.
Stornoway 27./10. udg. — Tongking ank. Göteborg 31./10. udg.
— Bandon pass. Gibraltar 26./10. udg. — Fionia pass. Ceylon
31./10. hjemg. — Pangaan pass. Perim 30./10. hjemg. — Dela-
goa ank. Aarhus 29./10. hjemg. — Oceana ank. Cape Town 21./10.
udg. — Bintang ank. Kjøbenhavn 18./10. — Chumpon afg.
Kristiania 29./10. udg. — Jutlandia ank. Colon 15./10. udg.
— Selandia ank. Kjøbenhavn 13./10. — Australien ank. Fre-
mantle 23./10. udg. — Columbia afg. Brevik 24./10. udg.
— Kina ank. Penang 1./11. hjemg. — Natal ank. Nagasaki 26./10.
hjemg. — Siam afg. San Francisco 20./10. hjemg.

Orient. Rhodesia pass. Deal 30./10. udg. — St. Croix
afg. Newcastle on Tyne 30./10. udg. — Tranquebar ligger i
Marseilles. — Transvaal ank. Las Palmas 31./10. udg.

Skandia. Rodfaxe, Haure Petersen, afg. New York 6./10.
til Kjøbenhavn. — Gulfaxe, Petersen, afg. Filadelfia 10./10. til
Kjøbenhavn. — Skinfaxe, Weichardt, ank. Leith 28./10. —
Rimfaxe, Haure Petersen, afg. Malmø 28./10. til Methil.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Aberdeen 2./11. —
Elna, Rathje, ank. Kirekaldy 30./10. — Therese, Izard-Pedersen,
afg. Aguilas 20./10. — Harriet, Larsen, afg. Leith 31./10. —
Dagny, Therkildsen, afg. Bona 27./10. — Simone, Hansen, afg.
Dunston 23./10. — Jeanne, Olsen, ank. Garston 27./10. — Vera,
Riso, ank. Goulette 29./10. — Daisy, Jørgensen, afg. Seaham 26./10.
Anine, Leth, afg. San Felieu 25./10.

Dania. Mary, Clausen, pass. Lydd 1./11. — Flora, Lorentzen,
pass. Helsingør 25./10. for La Rochelle. — Nelly, Clausen, ank.
Hudiksvall 30./10. — Lilly, Bang, ank. Newcastle 21./10. —
Alexy, Duhn, ank. Boulogne 17./10. — Dagny, Sørensen, afg.
Bilbao 30./10.

Brix Hansen & Co. Hillerød, Ankersen, afg. Filadelfia 21./10.

Rodby Hevn. Dansted afg. Kjøbenhavn 27./10. — Freja
afg. Horsens 29./10. — Hans Jensen, ank. Göteborg 27./10. —
Enigheden ank. Burntisland 31./10.

Orion. Sirius, Møller, afg. Norfolk 7./10. til Aalborg.
Orion, Madsen, afg. La Plata 23./10. til Aarhus.

Ero. Enigheden, Jensen, ank. Frederikshavn 24./10.
Energi, Jensen, ank. Burntisland 25./10. — Emanuel, Svane,
ank. Kolding 28./10. — Erindring, Nielsen, ank. Methil 27./10.

Sejlskibe.

Ero. Mars er ank. Sarpborg. — Activ, Christensen, er
ank. Oporto. — Diana, Hansen, afg. St. Johns 23./10. til Ellesmere-
port. — Johanne, Jørgensen, afg. Cardiff 23./10. til Cadix.
Nanta, Starke, afg. Evrabakki 23./10. til Tvillingate. — Neptun,
Skals, ank. Svendborg 25./10. — Hamlet, Rasmussen, ank. Oporto
24./10. — Kodan, Hansen, afg. Great Yarmouth 22./10. til Vejle.
— Kirstine, Rasmussen, ank. Drebak 25./10. — Haabet, Rise,
ank. Aalborg 24./10. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Fuding-
fjord 22./10. — Pampa, Thorsteinson, ank. Swinemünde 25./10.
— Vega, Petersen, ank. Trawemünde 25./10. — N. Hansen,
Albertsen, ank. Fogo 25./10. — Salus afg. Dundrum 25./10. til
Irvine. — Æra, Christensen, ank. Swinemünde 26./10. — Rolf,
Rasmussen, ank. Lorient 25./10. — Kastor, Albertsen, ank. Lim-
hamn 26./10. — Fuglen, Schmidt, ank. Setubal 25./10. — Mar-
thing, Friis, ank. Irvine 25./10. — P. R. Nielsen, Petersen, ank.
Swinemünde 26./10. — Amor, Hansen, ank. Warnemünde 26./10. —
Bolgen, Friis, ank. Swinemünde 27./10. — Freya, Albertsen,
ank. Leith 25./10. — Danmark, Andersen, ank. Egersund 27./10.
— Arietis, Andersen, ank. Swinemünde 27./10. — Ceres, Bager,
ank. Swinemünde 27./10. — Inverurie, Friis, ank. Fakse Lade-
plads 27./10. — Mide, Rasmussen, ank. Grenaa 27./10. —
Nanna, Ostermann, ank. Malmø 27./10. — Kvik, Philipsen, ank.
Kjøbenhavn 27./10. — Heimdal, Staugaard, ank. Ayr 28./10. —
Johan, Boye, ank. Jamaica 27./10. — Idun, Rasmussen, ank.
Randers 28./10. — Iris, Stegmann, ank. Frederikshavn 29./10. —
Herkules, Bager, ank. Randers 29./10. — Adjutor, Kock, ank.
Randers 29./10. — Salus, Andersen, ank. Irvine 28./10. — Doris,
Boye, ank. Svendborg 29./10. — Argo, Clausen, ank. Swansea
27./10. — Christiane, Petersen, ank. Kalundborg 30./10. —
Solon, Eriksen, ank. Vejle 30./10. — Caroline Kock, Ras-

mussen, afg. Bordeaux 29./10. — Nanna, Ostermann, er ank. Swine-
münde. — Eliezer, Nielsen, afg. Sables d'Olonne 30./10. —
Arken, Christensen, ank. Pernambuco 30./10. — Poseidon,
Rasmussen, ank. Larkollen 1./11. — Apollo, Albertsen, ank. Lis-
sabon 29./10. — Thyra ank. Halifax 30./10. — Hekla, Fabricius,
ank. Cherbourg 30./10. — Vega, Petersen, ank. Malmø 30./10. —
Advance, Bager, ank. Trelleborg 1./11. — Lauritz, Folmer, ank.
Göteborg 1./11.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 4. November 1915. — Sætsdomme. — Finans-
lovforslaget 1916—1917. (Fortsat.) — Frugtmarkedet. — Efterret-
ninger for Søfartende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns uoffi-
cielle Borskurs.

Søfartsteknisk Forening.

Møde afholdes **Torsdag den 18. November**
Kl. 8 Aften i Odd Fellow Palæet. Hr. Direktør
MUNCK vil holde Foredrag om »London Conven-
tionen af 20. Juni 1914 for Sikkerhed af Menneskeliv
til Søs«.

Sejlskib

80—100 Tons d. Vægt søges.

Oplysninger med Opgivende af Pris og Udbetaling bedes
sendt til „Dansk Søfartstidende“ Mrk. 624.

Sø- og Transport.

Iste Klasses dansk Søforsikringselskab søger i Kjøben-
havn og Provinsen Forbindelse med Firmaer, som har
gode Forbindelser i Handels- & Rederi-Kreise. Tilbud mrk.
Søforsikrings-Representation sendes under Nr. 625 til
dette Blads Kontor.

ALFRED CHRISTENSEN

STEAMSHIP OWNER

STEAMSHIP, AVERAGE, INSURANCE & CHARTERING
AGENT COAL MERCHANT

MANAGER OF „NORDISK LLOYD“ MARINE INSURANCE CLUB

TELEGRAPHIC ADDRESS: „ALFRED“

WATKINS, SCOTT'S. A. B. C., ZEBRA, A. I., & PRIVATE CODES USED

Telefon 5430. **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Froights“.

Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejlskibe og Motorskibe.

C. P. JENSEN,

PAUL ANKERSGADE 2.

En aaben Pram,
ca. 100 Tons,
ønskes til Købs. Billet
mrkl. »E. P. 12507« til
Wolffs Box, Kbhvn. K.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Heimdal“

Ekstraordinær Generalforsamling afholdes Man-
dag den 8. November Kl. 3 Eftm. i Hotel Phoenix.

Dagsorden:

Bestyrelsens Forslag til Ændringer i Lovenes
§§ 1—6—14—15—18.

Adgangskort og Stemmesteder udleveres paa
Selskabets Kontor daglig mellem Kl. 11—1 fra den
2den November imod Opgivelse af Numre af de
paa Navn noterede Aktier, eller imod Forevisning
af de paa Ihændehaveren lydende Aktier.

P. B. V.
Martin Carl.

Stavanger Preserving Co.

Stavanger.

Hermetik til Skibsbrug

faas hos

Skibsprovianteringshandlerne

over hele Verden.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindslev, Vesteraaegade, Aalborg.
Metalstøberl. Spec.: Skibsarbejde.



OLSKILD

Bedste Olietøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faas overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

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

P. Ph. Stuhr's Maskin- & Skibsbyggeri,
Aalborg.

5 Ophalerbeddinger for Skibe indtil 240 Fod lange og
1100 Tons Egenvægt.

Reparation er udføres hurtigt og solidt

Jydsk Telefon: 1177. — Statstelefon Nr. 9.
Telegram-Adresse: »STUHR«.

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. —

DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S

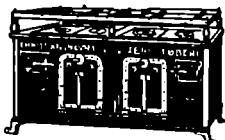
AFL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI

HOLBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS-
BAGE-
OVNE

KABYS KOMFURER
I ALLE STØRRELSER



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

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 Provinser.

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. 000,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

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. Agenturer i de fleste Provinser.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

Holbergsgade 1, 1. Sal.

Copenaure

42

Fjerde Søforsikringssselskab 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



NORSKE LLOYD

Kristiania

Sø-, Vare-, Breakdown-
og Ansvarsforsikring.

Genforsikrings-Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 6 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

Telegr.-Adr.: »REASSURANCE«.

Sigurd von Pfaler & Co.

Assurancekontor for

Sø-Transport og

Krigsforsikring

Østergade 37. — Kjøbenhavn K.

Telefon: Central 12.537. — Tlgr.-Adr.: »KRIGSPFALER«.

LANDMANDSBANKEN

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

H. NIELSEN

1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags

Skibsreparationer.

Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

WIESE & Co., LISSABON.

SKIBSMÆGLERE & SALTEXPORTØRER.

Bunker Kul. (Største flydende Kullager). Billigste Priser.

Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).

Kjøbenhavns
uofficielle Børskurs d. 3. Novbr. 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		218 ¹ / ₄	218 ¹ / ₄
Danmark		248	244
Norden		238	238 ¹ / ₂
Carl		288 ¹ / ₂	288 ¹ / ₂
Dannebrog		276 ¹ / ₂	277
Skjold		237	237 ¹ / ₂
Urania		—	—
Dampsk. af 1896		251 ³ / ₄	252 ¹ / ₂
Højndal		273 ¹ / ₂	274
Gorm		276	276
Neptun		255 ¹ / ₂	256
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		137 ¹ / ₄	137 ¹ / ₂
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ¹ / ₂ % Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk. 1. Afd. 1. S.		—	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvn. Kreditf.		—	—
4 ¹ / ₂ % — — 2. Serie.		—	—
4 ¹ / ₂ % — — 1.		—	—
4 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	9.	84 ¹ / ₂	86 ¹ / ₂
4 ¹ / ₂ % — — —	7.	84 ¹ / ₂	85 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % — — —	6.	—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	3.	—	—
Aktier.			
Nationalbank		142 ¹ / ₂	143 ³ / ₄
Privatbank		117 ³ / ₄	118
Landmandsbank		148 ¹ / ₄	148 ¹ / ₂
Handelsbank		155	157
Kbhvns Laane- og Diskontobank		101 ¹ / ₄	101 ¹ / ₂
Sukkerfabr.		266 ¹ / ₂	267
Burm. & Wain		127 ¹ / ₂	127 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier		147 ¹ / ₂	148
Helsingers Jærnsk.		—	—

Vekselkurs d. 3. November 1915.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	77.00	
London	17.55	
Paris	85.00	
Amsterdam	160.00	
Wien	56.00	

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

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.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.
Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.
Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.

Største en gros Lager af

Tr. Rør, Fittings - Kedelrør - Armaturer



Anvend kun vor fortrinlige, sugedygtige

PUDSETVIST „AH“

i meget haandterlige Baller à 50 kilo

Sanitetsartikler, Væg- og Gulvfliser,
Bygningsstøbegods

OHLSEN & AHLMANN A/S

KØBENHAVN

Telegr.-Adresse: »OHLSEN«

Egen Telefoncentral 7890

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.

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.) Telef. 206.

Aarhus. Sophus E. Johnsen. Tlf. 2859 & 2879. Tlgr.-Adr.: Sejus. Breve til min Adresse leveres straks ved Skibs Ankomst. Motorbaad til Rheden.



BRASSO
FLYDENDE
METAL
PUDSE-EXTRAKT.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Bilkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

Hecksher & Søn Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

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 & Benthin's Eftf.

Dam & Svensson, Skeppsmåklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

P. Jørgensen & Co., Korsør.

Telegramadr.: „Jørgensen“.

— Skibsmæglere. —

Telefon 6 & 16.

Statstelefon 11.

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed
Petrograd og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

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

Petrograd, Wass. Ostrow, 17 Line. No. 4.

R. A. ROBERT, KØBENHAVN, AMALIEGADE 26. BEFRAGTNING.

Telegram-Adresse: „ROBERTUS“.

Telefoner: 6357 & 6358.

Statstelefon: 188.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Jens Philipsen
Statsaut. Forhyring
Havnen 13. Telefon 732.
Horsens.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klassees
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

ZOOB. HAVE

i København

køber gerne for den
brugbare Dyr.

N. W. PESCHARDT

VEJLE

anbefaler sin Skibshandel

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Markkristensen.

H. P. NIELSEN

Skibshandler

ESBJERG

J. C. Jensen og R. B. Christiansen

Sagfører Overretssagfører

sp. Søsager

St. Voldgade 10, Randers

Telefon Nr. 47

Overretssagfører

E. Moltzen

Odense

Retssager (sp. Sø- og Handelssager)
og Handelsinkassation.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Forlang Olletøj fra

Jydsk Oliefajfabrik

Telefon 1430 Randers Telefon 1430

Husk

Petersen-Faxe's

HERREKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede 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 Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotagade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

W. CHR. WILLARSEN

Skibsmedde

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlf. Adr.: Telefon: 3224.
Tonnage. Telefon: 3244.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjervebocks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptonvørk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget behørende

Reel og billig Betjening garanteres.

Forlang altid

OTTO

MØNSTED'S

OMA

Plante-Margarine

Fortrinlig til Bordbrug

Bagning og Stegning.

Utzon & Stegmann, Skibsmæglere. Aalborg.

Telegr.-Adr.: UTZON.

Telefoner: 2200 - 2075.

Statstelefon 2.

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“.

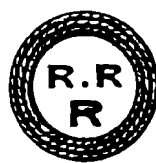
Prøvegang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Aarhus mekaniske Værksted
Alle Slags Skibs- og Maskinreparationer
samt Kedelrensning udføres.
Fredensgade 16. Telefon 3950.

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

Dykkerarbejde tilbydes.
Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og
midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværks-
arbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved
Henvendelse til
Entreprenør F. HINRICHSEN,
Thorshavnsgade 3.
Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

Randers Rebslaaeri



Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.
Jærn- og Staaloug
til Skibsbrug og Elevatorer



HERKULES
Hamp-Tovværk
— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad
faas kun fra
Esbjerg
Tovværksfabrik ^{A/s}

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5
late Klases Skræderi og Herreoklipping.
Alt garanteret smuk Pasning og late Klases Syning.
NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift — Solid — Driftssikker.

5—100
HK

A/s „VØLUND“.
Blegdamsvej 32. København N.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.
Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre.
Anden Side og Siden efter Tekst pr. Petitlinie à 45mm Bredde 25 —
De øvrige Sider pr. Petitlinie à 45mm Bredde 20 —
Moderation for 5 Gange 13 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.

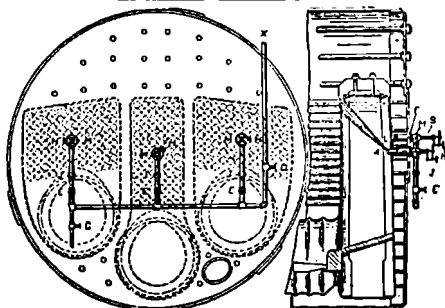
Nr. 45.

Kjøbenhavn, Torsdag den 11. November 1918.

22. 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 sætte Rogkammerdorene, 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

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

AKTIESELSKABET HOLZAPFEL-SELANDIA

Compositioner

Jern, Staal og Træskibsbunde.
Leverandør til Flaaden.

Indregistrere

Telegramadr.: „HOLZANDIA“.

Kontor: Toldbodvej 7, Kjøbenhavn.



Rustbeskyttende Farve

Bunkers og Lastrum.
Leverandør til Statsbanerne.

Varemærke

Telf.: 5601. Palæ 2256.

Fabrik: Øresundsvej, Amager.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

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



„Solicum“ Patent Mønne
» Maling

bedste og billigste Rustbeskyttende Farve
færdig til Brug

Roar Rosing,
Vestervoldgade 92, København B.

Telefon Byen 3638. — Telegram-Adresse: „AMHEGN“.

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 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“.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler

Petrograd. 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.

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.
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.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

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

Faas hos alle **Skibsproviantører** i København, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Brydes Allé. Telefon 5047.

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
»Bunker-
depot».

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT
Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.

ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

Telefon
513

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
»Bunker-
depot».

HELSINGØRS BUNKERKUL DEPOT.

Prima Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat til Dagens billigste Priser.

C. K. HANSEN.
KØBENHAVN.

∴ **DAMPSKIBSRHEDER** ∴

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.
BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dampskibsselskaberne
VULCAN og MERCUR

Telefon 5459. Telegramadresse: »Ganus«.

Korresponderende:

Reder N. P. Nielsen,

Herluf Trollesgade 28.

A. O. ANDERSEN & Co.

Copenhagen & Christiania.

Telegr.: Pacao { Copenhagen. Teleph. { 5836 Copenhagen.
Christiania. { 19369 Christiania.

STEAMSHIPOWNERS-AGENTS

Chartering - Clearance - Average.

P. Brown jun. & Co.

Dampskibsrederi * Dampskibsagentur.

Amallegade 43. — Telegr.-Adr.: »Brown«. — Tlf. C. 276.

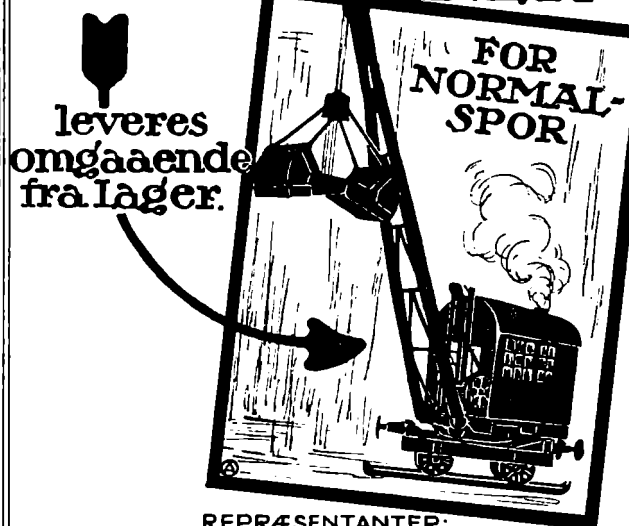
Knud Degn. Raadgivende Ingeniør,
cand. polyt. M. Ing. F.

projekterer og leder Udtørelsen af alle Slags

**Havne- &
Uddybningsarbejder**

Kontor: Havnegade 55¹, København K. Telefon 351.

**DEMAG
DAMPKRANER**



REPRÆSENTANTER:

EDWARDS & RASMUSSEN
INGENIØRER

KØBENHAVN B, VESTERGADÉ 3.

**DEUTSCHE
MASCHINENFABRIK AG
DULSBURG**

„UTRECHT“

Maskin- og Skibsbyggerier,

ved Ingeniør Andr. Vang, Hellerup,

Generalrepræsentant

for Skandinavien og Rusland.

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 straks ved Ankomst, Reden eller Havnen.

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

H. NIELSEN

1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags
Skibsreparationer.

Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

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

1 Fællesrepræsentationens Mode den 6. November blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Handelsministeriet angaaende Besættelsen af den ledigblevne Post som dansk Vicekonsul i Wick. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af den ledigblevne Post som dansk Vicekonsul i Middlesborough. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra Samme angaaende Bygning af et Færlandsfyrtårn med Taagesignalstation paa Østkysten af Bornholm. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra Samme med Andragende fra »Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe« om Oplagelse i Repræsentationen. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

5. Skrivelse fra Foreningen til Lovordnet Udryddelse af Rotter med Anmodning om Støtte til Udøvelsen af dens samfundsnyttige Gerning. — Det vedtoges indtil videre at yde Foreningen et aarligt Bidrag.

6. Skrivelse fra Handelsministeriet angaaende en ændret Affattelse af Solovens § 85. — Toges til Efterretning.

7. Skrivelse fra Samme med Meddelelse om at den franske Regering har besluttet at iværksætte visse Forholdsregler sigtende til fremtidig at forebygge Ulemper, der er opstaaet som Følge af, at fremmede Søfolk efterlades i franske Havne. — Skrivelsen toges til Efterretning.

8. Skrivelse fra Samme med Eksemplar af 1ste Del af Betænkning angaaende »Förslag till Frihamn i Göteborg«. — Toges til Efterretning.

9. Skrivelse fra Samme med Ekstraktafskrift af Board of Trade's Journal for den 9. September d. A., indeholdende »Notice respecting Bills of Lading«. — Toges til Efterretning.

10. Skrivelse fra Udenrigsministeriet angaaende et fra den 1. Januar 1916 at regne i Argentina indført nyt Lodsreglement. — Toges til Efterretning.

11. Skrivelse fra Udenrigsministeriet med Eksemplar af en i »Reichs-Gesetzblatt« Nr. 146 offentliggjort Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Salg af Kolfærdskibe til fremmede Statsborgere. — Toges til Efterretning.

12. Skrivelse fra Handelsministeriet med Udkast til Tillæg til Reglement for St. Thomas Havn, indeholdende Bestemmelser angaaende Smaafartøjers Lanterneføring i Havnen. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

13. Skrivelse fra Udenrigsministeriet med Meddelelse om, at den britiske Regering har erklæret den til det ægaiske Hav grænsende bulgarske Kyst for blokeret fra den 16. Oktober d. A. at regne. — Toges til Efterretning.

14. Skrivelse fra Samme angaaende Spærring af Panamakanalen. — Toges til Efterretning.

15. Skrivelse fra Handelsministeriet angaaende russisk Anordning om Oprindelsescertifikater for Varer. — Toges til Efterretning.

16. Skrivelse fra Samme med Beretning fra Suezkanalens Direktion om Trafikken gennem Kanalen og Indtægterne af denne i Aaret 1914. — Toges til Efterretning.

17. Skrivelse fra Samme med Beretning om den af den amerikanske Regering i Medfør af Art. 6 og 7 i den internationale Konvention af 20. Januar 1914 angaaende Forholdsregler til Sikring af Menneskeliv paa Søen foranstaltede Patronilletjeneste i det nordlige Atlanterhav i Tiden fra 1. Februar til 1. August 1914. — Toges til Efterretning.

Kjøbenhavn, den 11. November 1915.

Bunkerkul til neutrale Skibe. Den engelske Regering har vedtaget ny skærpede Bestemmelser angaaende Udleveringen af Bunkerkul til neutrale Skibe i engelske Havne. I et herom udsendt Cirkulære hedder det bl. a. følgende:

For at et neutralt Firma skal kunne erholde Bunkerkul, maa det forpligte sig til at overholde nedenstaaende Bestemmelser, der gælder for alle de Skibe, som Firmaet ejer, befragter eller kontrollerer. Overtrædes nogen af disse Bestemmelser, bortfalder Tilladelsen til at erholde Bunkerkul for alle Firmaets Skibe.

Firmaet skal saaledes opgive til de britiske Myndigheder Navnene paa alle de Fartøjer, det ejer, befragter eller kontrollerer.

Intel Fartøj maa bortfragtes til en fjentlig Undersaat eller slutes i Time-Charter, uden at de britiske Myndigheder er underrettet i Forvejen, og en detaljeret Fortegnelse over alle eksisterende Time-Charter skal tilstilles de britiske Myndigheder.

Intel Fartøj maa besejle en Havn i et Land, der er i Krig med Storbritannien, og ingen Last maa transporteres, som stammer fra eller er bestemt til en saadan Havn. Som Følge heraf skal alle Fartøjer, der er paa Rejse til eller fra Nordevropa, anløbe Storbritannien, for at Papirerne kan blive undersøgt, og denne Bestemmelse gælder navnlig, naar Fartøjet passerer den engelske Kanal.

Fartøjer, der er paa Rejse til eller fra Middelhavet, maa ikke passere Gibraltar uden at sætte sig i Forbindelse med de britiske Myndigheder. Har man forud anmeldt Besøget, vil Sagen hurtigt kunne ordnes.

All Gods fra skandinaviske Havne skal bilægges Originalattester. Intel Gods, som er konsigneret »for Ordre«, maa medtages, og man maa heller ikke transportere Last, om hvilken det vides, at den vil foranledige, at Skibet stoppes af de britiske Myndigheder.

I Certepartierne for alle Fartøjer til neutrale Havne i Europa og Nordafrika skal indføres en Klausul, som berettiger Firmaet til at vægre sig ved at allevere Godset, saa længe det ikke er bevist, at Godset ikke skal reeksporteres.

Kul og Petroleum eller Produkter heraf maa ikke fragtes fra neutrale Lande, uden at Konsignaturen kontrolleres af den engelske Gesandt i det Land, hvortil Varen er destineret, eller uden at Fartøjet under Rejsen anløber Storbritannien eller Gibraltar for Undersøgelse.

Det er forbudt at medføre fjendtlige Undersaatter i Værnepligtsalderen paa Skibets Rejse.

De Firmaer, som er villige til at underkaste sig ovennævnte Bestemmelser, maa henvende sig til Understatssekretæren i London. Er et Firma ude af Stand til at garantere for et allerede bortfragtet Fartøj, maa den paa-gældende Befragter selv henvende sig til de britiske Myndigheder, hvis han ønsker, at Skibet skal erholde Bunkerkul. (»Nationaltidende«.)

De drivende Miner. Marineministeriet har i Følge »Berl. Tid.« lejet Damperen »Kong Christian«, der i Sommer sejlede mellem Simrishamn og Allinge, for at benytte den til Inspektionstjeneste ved Bornholm. Damperen er blevet forsynet med Kanoner, saa at den kan adlægge drivende Miner.

Forholdene ved Panama-Kanalen. Berlingske Tidendes Specialkorrespondent i London telegraferer den 3. ds. til sit Blad, at Forholdene ved Panama efter det sidste store Jordskred nu rapporteres gunstige. Under Forudsætning af, at ingen ny større Skred finder Sted, er der Udsigt til at Passagen kan gænaabnes i Løbet af tre Uger.

Sunket Dampner. Kristiania, den 9. November. Den store svenske Malmdampner »Scandia« af Stockholm, der laster 4,593 Bruttotons, er sunket ved Haugsholmen-Storsund paa Nordsiden af Stat. Skibet er malmlastet og var paa Rejse Syd over. Det ligger farligt for Skibsfarten, idet det er sunket i Sejladsruten. Der er Underhandling i Gang om at sende Bjergningsbaade til Stedet.

(Ritz. Bur.)

Sejladsen paa Archangel. I Følge et Privattelegram til »Norg. Hand. og Sjøfl.«, fryser det nu 18 Grader Reaumur i Archangel. Stærke Isbrydere holder Søen aaben, men Skibsfarten paa Hvidehavet og Indløbet er vanskeliggjort.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom afsagt den 11. August 1915. Thor E. Tulinius mod Skonnert »Anna«s Rederi.

Ved Certeparti af 24. Juli 1913 blev Skonnerten »Anna« befraglet af Firmaet Thor E. Tulinius & Co. til i Dysart at indtage en Ladning Kul, og dermed gaa til Vik paa Sydkysten af Island. Det hed i Certepartiet, at Fragten var 22 sh. pr. udlosset Cwts., at Losningen skulde ske uden Ophold naar Vejret tillod det, og at Liggedagspengene skulde være 2 £ pr. Dag.

Skibet ankom til Vik i Maj Maaned s. A. med en Ladning Kul, for hvilken der afkrævedes en Fragt, som efter forskellige Fradrag beløb sig til Kr. 2.099.61; heraf har Befragterne kun betalt 1,700 Kr., idet de mente at have Krav paa forskellige yderligere Fradrag.

Under nærværende Sag har »Anna«s Rederi for det første forlangt Restfragten Kr. 399.61 og dernæst Erstatning for to Overliggedage Kr. 72.84, men har indrømmet, at der skal fragaa et Beløb for forskellige offentlige Afgifter paa Kr. 45.50. De har saaledes paastaet sig tilkendt Kr. 426.95 med Renter og Omkostninger.

Befragterne gør gældende, at de ikke kan være pligtige at betale Overliggepenge, men gør derimod Krav paa Kr. 130.75 som udlagt i Arbejdspenge til Folk, som efter deres Paastand om Bord paa Skibet har hjulpet med ved den Skibet paahvilende Del af Losningsarbejdet. Endelig har Befragterne krævet Fragten nedsat med Kr. 182.28 under Paaberaabelse af, at der er leveret et til dette Beløb svarende mindre Kvantum Kul end det indladede Kvantum, hvoraf Fragten er beregnet.

Sagen er søgt oplyst bl. a. ved Vidneforhør dels her dels paa Island, men er paa mange Punkter endnu kun ret uklart belyst.

Hvad Liggedagspørgsmaalet angaar, er det ikke klart fastslaaet, i hvilket Omfang Losningen er foregaaet med Til sidesættelse af Certepartiets Krav paa, at den skulde ske uden Ophold, men Retten maa efter det foreliggende være tilbøjelig til at tilkende Rederiet 1 Dags Liggepenge eller Kr. 36.42.

Hvad Arbejdspengene angaar er det kun i ringe Grad oplyst, hvad det er for et Arbejde, der er præsteret for de omstridte Kr. 130.75, og under den herom herskende Uenighed kan der ikke blive Tale om at tilkende de Indstævnte dette Beløb.

Retten bemærker her, at det har været Skibets Pligt at udføre alt det Arbejde, som var forbundet med at hejse Kullene op til Skibssiden paa normal Maade, men at det ikke har været Skibets Pligt uden Godtgørelse at udføre det Merarbejde, som har været forbundet med at efterkomme Befragternes Ønske om, at Ophejsningen skulde ske i Sække i Stedet for i Kurve eller paa anden Maade.

Da der heller ikke var tilvejebragt fyldestgørende Oplysninger om, hvorvidt der virkelig var udlosset et mindre Kvantum Kul end det, hvoraf Fragten var beregnet,

idet Vejningen dels var foretaget af Befragternes Folk, som havde foretaget et uberettiget Fradrag i Vagten fordi en Del af Kullene var vaade, og der dels var gaaet nogle Sække Kul over Bord, tilkendte Retten Rederiet hele Beløbet med Fradrag af Betalingen for én Liggedag.

Dom afsagt den 17. Juli 1915. Den københavnske Søassuranceforening mod Krigsforsikringen for danske Skibe.

Den 23. December 1914 afsejlede Dampneren »Ingolf« fra København til Hull i Ballast. Siden har man ikke hørt fra Skibet. Kun har man den 28. s. M. e. 40 Somil Øst for Longstone fundet en »Ingolf« tilhørende Redningsbaad drivende om uden Mandskab.

Skibet var i Krigsforsikringen for danske Skibe forsikret for 165.000 Kr. Desuden var det forsikret i Den københavnske Søassuranceforening for 92.500 Kr. og hos De private Assurandører for samme Beløb; de to sidstnævnte Forsikringer omfattede ikke Krigsfare.

Citanterne, Den københavnske Sø-Assuranceforening, har betalt »Ingolf«s Rederi den hos dem tegnede Forsikringssum, men har derefter under denne ved Stævning af 4. Juni 1915 anlagte Sag paastaet de Indstævnte, Krigsforsikringen for danske Skibe, dømt til at betale dem Halvdelen af den hos de Indstævnte tegnede Forsikring, altsaa 82.500 Kr. med Renter fra Stævningens Dato og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger. De gjør gældende, at det ikke er bevist, at der foreligger saadanne Omstændigheder, at Krigsforsikringen skal erstatte Skaden, og de mener, at i Tvivlstilfælde maa den ordinære Soforsikring bære Tabet.

Skønt Retten maa betragte det som sandsynligt, at Skibets Forlis skyldes de med Krigen følgende ekstraordinære Forhold, tør Retten dog ikke betragte dette som godtgjort paa en saadan Maade, at det kan paalægges Krigsforsikringen at betale Erstatningen. Der vil derfor være at give Dom efter de Indstævntes Paastand, dog saaledes at Sagens Omkostninger høves.

Søforhør.

Den 21. September 1915 afholdtes i Sø- og Handelsretten Søforhør i Anledning af, at Firmaet L. H. Carl's Dampner »Frode« er blevet sprængt i Luften den 3. September.

Føreren, Kaptajn Clemmensen forklarede, at »Frode« den 30. Juli var sejlet fra Argentina med en Ladning Majs til Malmø og Helsingborg. Da Dampneren den 3. September Kl. 4²⁰ Em. blev stoppet af en tysk Undervandsbaad, gik Kaptajnen om Bord i den med Papirerne. En af Besætningen, som var med til at ro ham derover, blev tilbageholdt i Undervandsbaaden, da det viste sig, at han var Tysker, og at hans Papirer, hvorpaa han var monstret i Buenos Aires, var falske, ligesom hans Navn. »Frode« fik Lov til at sejle videre. Kl. 8²⁰ om Aftenen, da »Frode« var paa 52° 12' N. Br. 12° 6' V. Lgd. skete en voldsom Eksplosion midtskibs om Styrbord udfør Maskinrummet, og Skibet begyndte straks at synke. Styrbords Redningsbaad var sprængt. Mandskabet gik i Bagbords Baad undtagen 2den Mester Holm fra Ronne og Fyrbøder V. Nielsen fra Slagelse, der begge havde Vagt i Maskinen og er omkomne ved Eksplosionen.

Det lykkedes at komme om Bord igen i »Frode« og redde noget Tøj, ligesom man fik Bagbords Jolle i Vandet. Begge Baade landede den 5. September i Balleyheige paa Irland.

Om Ulykken er sket ved Torpedering eller ved at »Frode« er stødt paa en Mine, er ikke helt klart. 2den Styrmand Knudsen og Matroserne, der havde Vagt, havde hørt en snurrende Lyd kort før Eksplosionen, men ingen havde set mere end den ene Undervandsbaad.

Den 22. September 1915 afholdtes i Sø- og Handelsretten Søforhør i Anledning af, at Dpsk. »Thorvaldsen« er blevet skudt i Sænk af en tysk Undervandsbaad den 20. September.

»Thorvaldsen«, der tilhører Dampskibsselskabet Baltic (Brix Hansen & Co.), var 1.217 Brutto Reg-Tons og var den 17. September afgaaet fra Malmø med en Ladning Props. Den 20. September, da Skibet var passeret Hanstholm, blev det stoppet af en tysk Undervandsbaad, der gav Signal til Kaptajnen om at komme om Bord. Da Undervandsbaadens Fører havde set, at Ladningen var Pit Props, beholdt han Konnossement og Maalebrev og gav Kaptajnen Ordre til at forlade Skibet hurtigst muligt, da Skibet vilde blive skudt ned. Kaptajnen protesterede, men uden Resultat. »Thorvaldsen« højste derefter Signalet »I. E.« (behøver Hjælp), og en svensk Damper »Mimosa« kom nu til. Besætningen gik derefter i Baadene og blev optaget af »Mimosa«. Undervandsbaaden affyrede flere Kanonskud og to Torpedoer mod »Thorvaldsen«.

Stedet, hvor »Thorvaldsen« blev skudt i Sænk, var 56° 47' N. Br. 7° 9' Ø. Lgd., c. 34 Sm. af Thyborøn. Man havde paa Undervandsbaadens Besætnings Huer set, at der stod Bogstaverne »h. a. r. d.« efterfulgt af flere Bogstaver.

Cirkulære til Politidirektøren i København og samtlige Politimestre.

I Tilslutning til Justitsministeriets tidligere Cirkulærer angaaende Politipas, senest Cirkulære af 5te August d. A., skal man paa dertil givne Anledning til fremtidig Iagttagelse meddele, at den Omstændighed, at Søfolk, der begære Pas udfærdiget og godtgøre at være paamønstret dansk Skib, er hjemmehørende i en anden Jurisdiktion, ikke bør være til Hinder for Udfærdigelsen af Pas, medmindre den Jurisdiktion, i hvilken den paagældende er hjemmehørende, har Kontor i Nærheden af det, til hvilket han har henvendt sig.

Justitsministeriet, den 18de Oktober 1915.

Zahle.

Lundbye.

Finanslovforlaget 1916—1917.

(Sluttet.)

Af Anmærkningerne til Lovforslaget bidsætter vi følgende:

Til § 14. Indenrigsministeriet.

Til A. IX. B. Ulykkesforsikring. 3. Tilskud til »Dauske Skibsreders gensidige Forsikringsforening for Søfolk«. I Henhold til Bestemmelsen i § 24 i Lov Nr. 54 af 1. April 1905 om Søfolks Forsikring mod Folger af Ulykkestilfælde i Søfartsvirksomhed vil der af Statskassen være at yde et Tilskud til »Dauske Skibsreders gensidige Forsikringsforening for Søfolk«, hvilken Forening af Indenrigsministeren har erholdt Anerkendelse i Henseende til Overtagelse af Forsikring efter bemeldte Lov. Det nævnte Tilskud, der alene maa anvendes til Nedsættelse af Præmien for Medlemmerne af Foreningens Sejlskibsafdeling, maa ikke overstige Halvdelen af den Præmie, der uden Tilskud vilde have paahvilet de paagældende Medlem-

mer, og maa i intet Tilfælde overstige et Beløb af 12 Kr. aarlig for hver af dem beskæftiget forsikringsberettiget Person, herunder Skibsforeren.

I Følge Foreningens Beretning og Regnskab for Aaret 1914 har der i Kalenderaaret i Sejlskibsafdelingen været forsikret 3,887 Mand, hvoraf 3,754 Mand repræsenterede 993,286 Forhyringsdage i Far-tøjer, for hvilke der i Følge Loven ydes Statstilskud til Bestridelse af Præmierne. Præmien har været 2 Øre pr. Dag, og den samlede Præmie Kr. 19,865.72, hvoraf Statens Tilskud har udgjort Halvdelen Kr. 9,932.86

Til § 15: Ministeriet for offentlige Arbejder.

Til A. II. C. Vandhugningsvæsnet. 2. Opnudring i Limfjorden. b. Andre Udgifter. Beløbet herunder er forøget med 10,000 Kr. fra 53,000 Kr. til 63,000 Kr., idet der i Uddybningsdamperen »Dragen« foreslaas indlagt et Dampoverhedeapparat, hvorved der vil kunne opnåes en mere økonomisk Udnyttelse af Kullene end hidtil.

Som Dampoverheder er paatænkt anvendt et af mange mindre Rør bestaaende Apparat, der installeres saavel i Kedelrorene som i Rog- og Forbrændingskammeret, og hvorigennem Dampen ledes, forinden den indgaar i Hoved-Damprorene. Overhedere af denne Konstruktion, der nu indlægges i saa godt som alle ny Dampskibe, og ogsaa er blevet indlagt i en Del ældre, for saa vidt deres Konstruktion har tilladt dette, har overalt givet et tilfredsstillende Resultat.

Bekostningen ved Dampoverhedernes Indlægning tilligemed de fornødne Forandringer ved Maskineri og Kedel, vil under de for Tiden herskende Prisforhold kunne anslås til et Beløb af 10,000 Kr., saaledes at Indlægningen i Betragtning af de ovenfor omhandlede Besparelser maa siges at være fordelagtig. Det nævnte Beløb søges derfor bevilget.

Til II. B. Overordentlige Udgifter. 15. Tilskud til Udvidelse af Hundested Baadehavn. I gentagne til Ministeriet for offentlige Arbejder indsendte Andragender har Bestyrelsen for Hundested Baadehavn anholdt om, at der af Statskassen maa blive ydet et Tilskud til Udvidelse af nævnte Havn.

Til Støtte for Andragenderne er det særlig fremhævet, at Fiskeri fra Hundested i de senere Aar har udviklet sig meget stærkt, saaledes at den nuværende Havn ikke paa langt nær er i Stand til at give Plads for den Fiskerflaade, som driver Fiskeri med Hundested som Basis. De Fjord- og Kystfiskeriet for længst er udnyttet, og Fiskerne blevet henvist til at drive søgaaende Fiskeri i Kattegat, saaledes f. Eks. Sildefiskeri ved Anholt og i Farvandet ved Sjællands Rev, Makrel- og Hornfiskeri ved Anholt og Læso, men hertil kræves store Dæksbaade paa 10—15 Tons med Motor og Hjulpeskrue, for hvilke den nuværende Havns Pladsforhold ikke er egnede. Fra 1893 til 1912 er Antallet af de i Hundested hjemmehørende Fiskere og Baade steget fra henholdsvis 75 til 235 og fra 15 til 49, medens 196 fremmede Baade i Efteraaret 1912 har drevet Fiskeri med Hundested som Udenægspunkt. Værdien af Fangsten blev i 1893 opgjort til 36,160 Kr. aarlig, i Aaret 1912 derimod til 273,105 Kr. Paa Grund af disse Forhold, og da den tilstundende Aabning af Jernbanen fra Frederiksværk til Hundested formentlig yderligere vil øge Trafikken paa Havnen, trænger den nuværende Havn i høj Grad til at udvides. Endelig kan det anføres, at der gennem flere Aar er arbejdet for Tilvejebringelse af en fast Dampskibsforbindelse mellem Grenaa Havn og Hundested Havn, og for dette Formaal er begge disse Havnes Udvidelse en nødvendig Forudsætning.

Gennem Vandhugningsvæsnet er i Aaret 1909 udarbejdet et Projekt, til hvis Gennemførelse Udgifterne den Gang ansløges til et Beløb af 350,000 Kr. Heraf har Havnen selv tilbudt at udrede 50,000 Kr., medens 20,000 Kr. tilskydes af Aamtsraadet og 10,000 Kr. af Kommunen. Bestyrelsen andrager derfor om, at Resten eller 270,000 Kr. maa blive udredt af Statskassen.

Da Ministeriet for offentlige Arbejder efter det anførte maa anse en Udvidelse af bemeldte Havn for meget ønskelig, og da Havnens finansielle Status næppe tillader den at yde et større Beløb til Udvidelsen end de ovennævnte 50,000 Kr., kan man anbefale, at Resten af det til Arbejdets Udførelse fornødne Beløb, dog ikke udover 270,000 Kr., tilskydes af Statskassen, saaledes at der for Finansaaret 1916—17 bevilges et Beløb af 70,000 Kr. som 1ste Bidrag af en samlet Bevilling af den anførte Størrelse.

§ 20: Marineministeriet.

Til I. B. c. 5. Til et Fyr ved Indsejlingen til Bogestrom. Fra Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe har der gentagne Gange foreligget Andragende om, at der udenfor den gravede Rende ved Indsejlingen til Bogestrom maatte blive udlagt en Lystonde som Andvningssmærke om Natten. Da man, med det forhaandenværende Skibsmateriel, knapt kan gøre Regning paa ved begyndende Isdan-nelser i Farvandet at kunne inddrage de alt udstationerede Lystender, har man ikke været i Stand til at imødekomme disse Andragender, men er gaaet ind paa at ville søge de nødvendige Midler til at anbringe et lille Gasfyr paa en stærk Pæl, som rammes ned paa lægt Vand Nord for den gravede Rendes Øst-Ende. En saadan Pæl vil vel nok kunne beskadiges eller ødelægges ved stærk Isdrift, men det vil paa den anden Side dog være billigere at forny den flere Gange end at bygge noget, som med Sikkerhed kan staa mod stærk Isdrift. Indenfor den gravede Rende findes lignende Fyr, der har staaet uden væsentlige Beskadigelser siden 1903. Et saadant lille Gasfyr vil kunne anbringes for 6,000 Kr., som søges bevilget.

6. Til et Fyr paa Trællemøns. Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe har ligeledes gentagne gange andragt om, at der ved Enden af Kasser-Flak, som strækker sig ud fra Trællemøns Nord for Fre-

dericia, maatte blive udlagt en Lystonde. Af samme Grund som ovenfor anført har man ikke kunnet imødekomme Andragendet. Sejlskibsrederiforeningen har da andraget om, at der inde paa Nasset maatte blive opstillet et Fyr. Dette Andragende har man ment at burde imødekomme, og man søger til Anbringelse af et lille Gasfyr, uden stadigt Tilsyn, paa Nasset de nødvendige Midler — 4,500 Kr. — bevilget.

7. Til Forandring af Asnæs Fyr. Efter Andragende fra Kalundborg Fiskeriforening blev der i 1908 opstillet et lille Fyr paa Asnæs, som brænder i Sildofisketiden fra den 15. August til den 1. November. Dette Fyr har vist sig at være til ikke ringe Gavn for den almindelige Skibsfart — navnlig for mindre Sejlskibe, som under uheldige Vejrforhold søger Ankerplads i Kalundborg Fjord; det er da ogsaa et almindeligt Ønske, at Fyret holdes tændt hele Aaret. For at indrette det hertil er det nødvendigt at anskaffe flere Gasakkumulatorer samt ønskeligt at forsyne Fyret med en mere tidsvarende Lanteme med automatisk Tænde- og Slukkeindretning. Udgiften hertil er anslaaet til 2,500 Kr., som søges bevilget.

10. Til et lille Motorfyrskib til Stationen Lappe-Grund. (I Udgift.) Med den stærkt voksende Passager- og Godstrafik fra de østjydske Havne til Sundet er Hjælpeindretningerne til Andvningen af Sundet Vest og Nordvest fra i usigtbart Vejr ikke saa gode som ønskeligt, hvorfor det er et almindeligt næret Ønske hos de interesserede Parter at faa Lystonden Gilleleje-Flak N. omhyttet med et Fyrskib med et kraftigt Tuagesignal, hvilket Ønske maa anses for at være berettiget. For at indskrænke Udgifterne ved en saadan Foranstaltning saa meget som muligt foreslaas det at bygge et lille Motorfyrskib til Stationen Lappe-Grund, hvor et mindre Fyrskib godt kan anvendes, og saa udlægge et af den Type Fyrskibe, som nu bruges ved Lappe-Grund, paa Stationen Gilleleje-Flak N. Udgiften ved at bygge et passende Motorfyrskib anslaaes til 125,000 Kr., hvoraf 42,700 Kr. søges bevilget som 1. Udgift.

Til I. C. d. Til Afmærkning af Agersø Sund og Lindholm-Løb 2,050 Kr. Da Agersø Sund og Lindholm-Løb, der hidtil ikke har været afmærket, søges meget af mindre Skibe, paatrækker man — i Henhold til et Andragende desangaaende fra »Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe« — at foretage den omhandlede Afmærkning, som maa anses for særdeles ønskelig.

Til I. D. d. Til en ny 9,5 m Redningsbaad med Motor til Aflossning af gamle kassable Redningsbaade, var der paa Finansloven for 1915—16 som 1. Udgift opført 7,000 Kr. af en samlet Bevilling paa 15,000 Kr., men da det under Bygningen har vist sig, at Baaden med tilhørende Vogn ikke kan anskaffes for mindre end 20,000 Kr. (nemlig 18,000 Kr. til Baaden og 2,000 Kr. til Vognen) er 2. og sidste Udgift her opført med 13,000 Kr.

Til en ny 9,5 m Redningsbaad med Motor, af samme Type, er dernæst af tilsvarende Grunde som tidligere opført som 1. Udgift 9,000 Kr., hvorhos der til Flytning og eventuel Ombygning af det til sidstnævnte Baad fornødne Baadhus er opført 4,000 Kr.

Endelig er der til yderligere Anskaffelse af 3-dobbelte Raketter med tilhørende Materiel opført 4,000 Kr., idet de paagældende Raketter nu i Praxis har staaet deres Prove, hvorfor det vil være ønskeligt, at samtlige Redningsstationer forsynes dermed. Dette vil kræve en yderligere Udgift af 8,000 Kr., hvoraf Halvdelen er opført paa nærværende Finanslovsforslag.

Fragtmarkedet.

Siden vor sidste Beretning for 14 Dage siden er Markedet overalt steget yderligere, og Raterne er nu gennemgaaende oppe paa et hidtil ukendt højt Niveau. Begæret efter Tonnage er meget stort, medens Udbudet kun er smaat, og Befragterne har jævnlige de største Vanskeligheder med at skaffe sig de Baade, som de har Brug for. At det f. Eks. fra Plata har været nødvendigt at betale 85/ à 87/6 pr. Ton Korn til U. K., havde vist ingen drømt om. Til Skandinavien er betalt 90/ à 95/, ja muligvis endnu mere. Østen, som i længere Tid laa ret flov, har nu maattet følge Trop med de vestlige Markeder, og store Rater betales nu baade fra Australien (95/ for Hvede), Indien etc. (70/ Dødvægt fra Bombay, 87/6 fra Calcutta til England). Kulfragterne ligger overalt særdeles fast med stor Efterspørgsel efter Tonnage i alle Retninger. Som Rekordrater kan nævnes, at der fra Tynen til Vestitalien er betalt 49/, til Port Said 51/, medens Cardiff har sluttet til Fres. 55/ Marseille, 48/ Aleksandria. Iøvrigt er der bl. a. sidst betalt som følger:

Østen. Hvede fra Australien 95/ U. K. pr. Januar—Februar—Marts—April. Paa Dødvægtbasis fra Bombay 67/6 à 70/ til udsøgt Havn U. K. pr. December (5,500). Kurrachee 57/6 à 60/ U. K. (udsøgt Havn). »net terms«, December. For Soyabønner fra Wladiwostock c. 95/ pr. December—Januar.

Middelhavet. Bomuldsfrø etc. Aleksandria 30/ pr. 60 Cbf. London eller Hull, December. Erts 17/ Carthagena/Glasgow (4,500), 17/ Hornillo Bay/Glasgow, 18/ Middlesbro. 17/ Aguilas/Middlesbro (2,000), 12/ Porman/Newport Docks (6,500), 14/ Huelva/New York eller Philadelphia (5,000). Salt 25/ Torreveja/Calcutta, 30/ à 31/ Trapani/Vestnorge nordl. Christiansund, December. Erts Bilbao 14/6 Newport River, 17/ Garston. For Jordnødder fra Rufisque og Nianing Fres. 85/ Bordeaux eller Bristol, December—Januar.

Nordamerika. Tungt Korn fra »Northern Range« 13/3 Liverpool, Tyne eller London, 13/6 Hull, November—December, 12/9 à 13/3 Bristol Kanalen, 15/ à 15/3 en Havn Vestitalien, 15/ Piræus, December, 15/ à 16/ Danmark, December—Januar—Februar. Oljekager fra Savannah etc. 67/6 à 70/ paa Netto Charter til Danmark eller Sydsverig, option 72/6 à 75/ fra Golsen, December—Januar. Kul Virginia 39/ Rio Janeiro. Sukker New York/Havre 75/ à 80/, November—December.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen omkring 85/ (op til 87/6 gjort pr. 15. November—15. December) U. K. eller fransk Atlanterhavshavn, December, 92/6 à 95/ Skandinavien, December, 92/6 Januar.

Østersøen. For D. B. B. noteres 95/ Norrköping/Hull, 105/ Kings Lynn eller London, Fres. 170 Calais, 100/ Geste/Hull, 110/ à 115/ London, Fres. 180 à 185 Boulogne, 120/ Hudiksvall/London, 135/ Umeå/London, 140/ Manchester, c. Fres. 200 Dieppe. Til Holland kan faas omkring Fl. 65 pr. Std. D. B. B.

Kulfragterne. Fra Tyne eller Blyth sluttetes til 20/ à 22/ Danmark for Baade paa 1,000—1,200 Tons, 17/ à 18/ større Baade, 22/ à 24 Østverig, 20/6 Calais, 21/ Dunkerque eller Rouen, 32/6 Algier, 32/6 St. Vincent, 35/6 Barcelona, 41/ Marseille, 45/ Neapel, 48/ à 49/ Genua eller Savona. Fra Cardiff eller Newport 17/9 à 18/ Rouen, Fres. 47 Algier, 55/ Marseille, 30/ à 32/6 Cap Verde, 32/ Malaga, 42/6 Malta, 45/ à 47/ Genua etc., 48/ Aleksandria, 37/6 River Plate, 38/3 Rosario, 40/ Bahia Blanca.

(Skrevet den 10. November 1915.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge Vest paa er der ingen væsentlige Forandringer udover det svenske Forbud mod Udførsel af Props, og Befragterne fra andre Lande byder derefter lavere Rater for disse Laster.

Syd- og Vestsverig har nogle Trælaster til England, Frankrig og Spanien til uforandrede Rater. Østnorge er fremdeles aaben, men Forhandlingerne er langvarige for at bringe Forretning i Orden. Danmark har som sædvanlig Kalksten, gammelt Jern og Cement, men der gøres kun faa Forretninger.

Der er kun faa fragtlidige Skibe i Markedet og flere er oplagt væsentlig af Mangel paa Besætninger.

Returfragter for Kul er vedvarende faste 17 à 19 sh. pr. Ton til Danmark og Østnorge. Kullaster fra Vestengland til Nordatlantenhavs Havne, samt Saltfragter fra Portugal og Middelhavet er ligeledes uforandrede.

Angaaende de mindre Skibe er det for de nordligste Pladers Vedkommende særlig Lübeck, der stadig har den største Interesse og noterer til svenske Sundhavne 7 Kr. Göteborg, Åhus 10 Kr. for tunge Laster; Wismar er noget mattere, og det tilstedeværende Lager af disponible Kul er paa det nærmeste udtomt; Rostock er ogsaa aaben for Tonnage, men Ekspeditionen derfra er vedblivende ret langvarig. Norge og Sverig er fuldstændig uden Forandring og viser kun ringe Interesse. Danmark har fra Provinserne sluttet nogle Byg- og Hvedelaster til nordligst Aarhus 3½ Kr., Aalborg 4 og 4½ Kr. Angaaende Sukkerlasterne til Kjøbenhavn kan bemærkes, at der fra Odense skal være opnaaet 32 Øre pr. Sæk. Kjøbenhavn sik i Begyndelsen af Ugen ikke saa faa Skibe dertil med Ladninger. Skønt der forholdsvis er færre Laster derfra, holdtes

4. En sort og hvid vandret stribet Lystønde 1, der viser grønt, fast Lys, er udlagt ved *Arribaduros* Grund 150 m SE. for *Cantareira* Pynt. Smaa Skibe kan gaa N. om Tønden. 41° 08', N. 8° 39' S.
5. En rød Lystønde 2, der viser rødt, fast Lys, ligger 260 m SW. for Tønde 1.
6. En sort Lystønde 3, der viser grønt, fast Lys, ligger S. for *Lobeira* Banke ved *Sobreiras* 370 m E. for Tønde 2.
7. En rød Lystønde 4, der viser rødt, fast Lys, ligger 90 m S. for Tønde 3.
8. En sort Lystønde 5, der viser grønt, fast Lys, ligger N. for *Lobeira* Banke ved *Ouro* c. 340 m fra Tønde 3.
9. En rød Lystønde 6, der viser rødt, fast Lys, ligger 90 m S. for Tønde 5. Ledefyrilinien kan benyttes indtil tværs af det grønne, faste Fyr paa *Meja Laranja* Kaj.

- 1446. Portugisisk W.-Afrika. Cabinda (Kabenda) Bugt. Somærke flyttet.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 60/2228. Berlin 1915.)
Den røde Spidstønde ud for *Cabinda* Bugt er flyttet hen til Kanten af Revet, der strækker sig ud fra *Tafe (Cabinda)* Pynt. c. 5° 32' S. 12° 11' E.
- 1447. Portugisisk W.-Afrika. Lobito Bugt. Fyr tændt.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 58/2152. Berlin 1915.)
Paa N.-Enden af *Benguela* Jernbanebro paa W.-Siden af Bugten er tændt et rødt, fast Fyr. c. 12° 19 3/4' S. 13° 34 1/2' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/1079. København 1915.)

- 1448. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bugt. Lys- og Klokketønder udlagt.**

- („Notice to Mariners“ Nr. 985. London 1915.)
1. *Negro Ledge* sorte Lys- og Klokketønde 5, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., er udlagt i c. 11 m Vand 3,85 Sm 98° (misv. ESE.) fra *Dumpling Rocks* Fvr. 41° 31 3/4' N. 70° 50 1/4' W.
2. *Cleveland Ledge* sorte Lys- og Klokketønde 7, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., er udlagt i Stedet for Lystønde 7 og Klokketønde 7. 41° 37 3/4' N. 70° 42 1/4' W.

- 1449. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. East River. Grund.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 1003. London 1915.)
I Løbet E. om *Sunken Meadow* er fundet en Grund med 6,7 m Vand 0,34 Sm 196° (misv. SW. t. S. 5/8 S.) fra den høje Flagstang paa *Stony Point*. 40° 47 1/2' N. 73° 54 3/4' W.

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

- 1450. Panama. Panama-Kanalen. Spærret indtil videre.**

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 186/1700. s-Gravenhage 1915.)
Paa Grund af vedvarende Jordskred er *Panama-Kanalen* spærret, og det kan ikke nærmere angives, hvor naar den atter ventes aabnet. *Colon*: c. 9° 23' N. 79° 55' W.

- 1451. St. Domingo (Haïti) N.-Kyst. Kap Haïtien Havn. Grunde.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 990. London 1915.)

Følgende Grunde er fundne:

1. En Grund med 5 m Vand ligger 0,38 Sm 130° (misv. SE. 1/2 E.) fra Sæbe-fabrikens Skorsten, c. 230 m N. for Toldboden. 19° 46 1/2' N. 72° 12' W.
2. En Grund med 1,8 m Vand ligger 0,35 Sm 108° (misv. E. t. S. 5/8 S.) fra samme Skorsten.

3. En Grund, der er c. 400 m i Udstrækning og har 10,8 m Vand paa det høgeste, ligger 1,45 Sm 44° (misv. NE. 1/8 N.) fra *Picolet Point* Fyr. 19° 48 1/2' N. 72° 11' W.

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, 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 Samil (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.

I. Østersøen.

- 1431. Danmark. Bornholm S.-Kyst. Arnager-Rev. Somærke inddraget.**
Den hvide Stage med Halmvisk paa *Arnager-Rev*, c. 1 1/2 Sm NW. for Spidstønden med 2 Koste paa Yderenden af Revet, er permanent inddraget. 55° 02' (09'') N. 14° 48' (18'') E.
(Kort Nr. 160, 206, 231 og 262. Danske Lods Side 460. Havne-Lods Side 26. Som.-Port. Side 47.)

- 1432. Sverrig. Vinterafmærkning.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 44/784. Stockholm 1915.)
Udtegningen af Vinterafmærkningen i *Sverrig* er begyndt.

- 1433. Sverrig. Ronneby. Grund.**

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 44/787. Stockholm 1915.)
En 4,8 m Grund er fundet paa 56° 06' 40" N. 15° 08' 30" E. Tæt S. for Grunden vil snarest blive udlagt en rød Vager med 1 Ballon over 1 opadvendt Koste.
(Kort Nr. 160 og 206.)

- 1434. Sverrig. Östergötland Skærgaard. Arkö — Häradsskär. Enskär. Fyr forandret.**

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 44/801. Stockholm 1915.)

Enskär Fyr viser nu Et-Lyn hver 3 s., Lysvinklerne er uforandrede. Synsvidde: 8 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. 58° 18' 50" N. 16° 58' 23" E.
(Kort Nr. 205.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/1152. København 1915.)

- 1435. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Sandhamn. Södergrundan. Klökko-tønde atter paa Station.**

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 44/785. Stockholm 1915.)
Södergrundan Klokketønde er atter paa Station. c. 59° 15' N. 19° 03' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/1399. København 1915.)

1436. Finland. Botniska Bugt. Uttekanten og Lilleklippingen. Fyr forandrede.

(⁶„Avis aux Navigateurs“ Nr. 290/1537. Paris 1915.)

I. Grænserne for Lysvinklerne i *Uttekanten* Fyr er forandrede saaledes, at Fyret

nu viser:

- | | |
|--|-------------------------------|
| 1. grønt Lys | Pejlinger fra 319½° til 324°; |
| 2. afvekslende hvidt og rødt Lys i | — 324° - 339½°; |
| 3. rødt Lys | — 339½° - 98°; |
| 4. grønt — | — 98° - 202°; |
| 5. afvekslende hvidt og rødt Lys i | — 202° - 207°; |
| 6. rødt Lys | — 207° - 218°; |
| I øvrigt er Fyret uforandret. c. 59° 49' N. 22° 51' E. | |

II. Grænserne for Lysvinklerne i *Lilleklippingen* Fyr, der staar midt paa Oen, er forandret saaledes, at Fyret nu viser:

- | | |
|--|-----------------------------|
| 1. grønt Lys | Pejlinger fra 29° til 43½°; |
| 2. afvekslende hvidt og grønt Lys i | — 43½° - 48°; |
| 3. rødt Lys | — 48° - 100°; |
| 4. grønt — | — 100° - 190½°; |
| 5. afvekslende hvidt og grønt Lys i | — 190½° - 195½°; |
| 6. rødt Lys | — 195½° - 217½°; |
| I øvrigt er Fyret uforandret. c. 59° 50' N. 22° 52' E. | |

1437. Tyskland. Danziger-Bugt. Brusterort. Hindring.

(⁶„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 59/2189. Berlin 1915.)

Den 18de Oktober d. A. har en Dampfer med et Dybgaende af 4,9 m stødt mod en Undervandshindring 5,4 Sm 239° (misv. S.W. t. W. ¾ W.) fra *Brusterort* Fyr, og den 21de Oktober d. A. har en Dampfer med et Dybgaende af 4,8 m stødt mod en Undervandshindring 3,6 Sm 259° (misv. W. ½ S.) fra samme Fyr. Det er sandsynligvis et drivende Vrag, som disse Dampere har stødt imod. *Brusterort*: 54° 57¾' N. 19° 59' E.

1438. Tyskland. Rowe Banke. Vraags Afmærkning forandret.

(⁶„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 60/2195. Berlin 1915.)

Den grønne Vragtønde med N.-lig Topbetegnelse ved Vraget af Damperen *Rhein* paa *Rowe* Banke er inddraget. Ved Vraget ligger nu en grøn Fædtønde med Tromme-topbetegnelse og en grøn Spilstønde i 6 m Vand. *Rowe* Banke: 54° 41' N. 17° 03' E. (Kort Nr. 206.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/777. København 1915.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.**1439. Danmark. Sundet. København. Lynette-Løb. Fyr og Afmærkning forandret.**

I en nær Jrenetid sker der følgende Forandringer ved Belysningen og Afmærkningen af *Lynette-Løb*:

- I. *Lynetten* Vinkelfyr skal forandres til at vise:
- | | |
|---|---------------------------|
| 1. grønt, fast Lys i Pejlinger fra 82° til 90°; | |
| 2. hvidt, fast Lys i — 90° - 94°; | over <i>Lynette-Løb</i> ; |
| 3. rødt, fast Lys i — 94° - 176°; | |
| 4. grønt, fast Lys i — 176° - 249°; | |
| 5. hvidt, fast Lys i — 249° - 261°; | over <i>Lynette-Løb</i> ; |
| 6. rødt, fast Lys i — 261° - 20°; | |
- I øvrigt bliver Fyret uforandret. 55° 41' (52") N. 12° 37' (16") E.

II. Inden for Bølgebrøderen:

- a. Den W.-ligste røde Stage med Kost flyttes c. 80 m i Retning 219° (misv. S.W. ¼ W.).
- b. Den W.-ligste hvide Stage med Halmvisk c. 75 m i Retning 295° (misv. N.W. t. W.).

Uden for Bølgebrøderen:

- c. Den W.-lige røde Spidstønde flyttes c. 20 m i Retning 180° (misv. S. ¾ W.).
- d. Den E.-lige røde Spidstønde flyttes c. 90 m i Retning 175° (misv. S. ¼ W.).
- e. Den hvide Stumpstønde med 1 nedadvendt Kost flyttes c. 25 m i Retning 0° (misv. N. ¾ E.).
- (Kort Nr. 210. 229, 249 og 250. Danske Lods Side 291 og 292. Havne-Lods Side 98 og 105. Fyr-Fort. Nr. 294. Sem.-Fort. Side 37.)

1440. Danmark. Sundet. Kjøge-Bugt. Kjøge Havn ESE. Vrag borttaget.

Stenfiskerløjet *Nordslyemen*, der var sunket c. 0,3 Sm ESE. for *Kjøge* Havne-mole, er indbrøget og Afmærkningen inddraget. *Kjøge* Havn: c. 55° 27¼' N. 12° 12' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 54/1800. København 1915.)

1441. Sverrig. Sundet. Borsthusen. Fyr slukket.

(⁶„Underrøtninger for Søfarende“ Nr. 44/802. Stockholm 1915.)

Borsthusen Havnefyr er slukket. 55° 53' 45" N. 12° 48' 23" E.

1442. Sverrig. Sundet. Bredgrund Fyr slukket.

(⁶„Underrøtninger for Søfarende“ Nr. 44/789. Stockholm 1915.)

Bredgrund Fyr er slukket. 55° 28' 04" N. 12° 49' 15" E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.**1443. Norge. Brønnøysund. Uddybning fuldført.**

(⁶„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/885. Kristiania 1915.)

Uddybningen af det W.-lige Løb ved *Bukholmen* er fuldført. Løbet er lige og 30 m bredt. Dybden ved Springtids-Lavvande er 6,5 m. *Brønnøysund*: c. 65° 29' N. 12° 13' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/589. København 1915.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**1444. England. Dover Stræde. Folkestone SE. Fyrskibe flyttet.**

(⁶„Bericht aus Zeewerenden“ Nr. 187/1705. G.-Grevenhage 1915.)

Fyrskibene i *Dover* Stræde er flyttede og ligger nu som følger:

1. Det grønne Fyrskib ligger nu 2 Sm SE. for *Folkestone* Molehovet. Det viser grønt Et-Blink hver 30 s. Fyrskibet har 2 Balloner paa Toppen som Dagnærke. Taagesignal gives med Sirene, Fire-Stød hvert Minut, hvert Støds Varighed 2 s. c. 51° 03' 05" N. 1° 13' 45" E.

2. Det røde Fyrskib ligger nu ½ Sm 145° (misv. S. t. E. 7/8 E.) fra det under 1 nævnte Fyrskib. Det viser hvidt Et-Blink hver 10 s. Fyrskibet har 1 Ballon paa Toppen som Dagnærke. Taagesignal gives med Horn, To-Stød hver 2 Minutter. Begge Fyrskibe har kun 1 Mast.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/386. København 1915.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**1445. Portugal. Douro. Fyr og Afmærkning.**

(⁶„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 58/2151. Berlin 1915.)

1. Ved Inllobet til *Douro* er tænkt to røde, faste Ledelyr. Bagfyret staar paa 41° 08' 49" N. 8° 39' 22" W. og Forfyret paa 41° 08' 45" N. 8° 39' 57" W. Fyrene lyser over en Vinkel paa c. 60° og de er overet i Pejling 78°.
2. Paa *Meia Laranja* Kaj er tænkt et grønt, fast Fyr. 41° 08' 44" N. 8° 40' 00" W.
3. Paa *Canareira* Pynt er tænkt et hvidt, fast Fyr. 41° 08' 47" N. 8° 39' 50" W.

Uddrag af Notices to Mariners.

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

No. 971. Eastern Archipelago—Basilan Strait, Sibago Island—Light established. Position. On the summit of Sibago island. Lat. $6^{\circ} 44' 22''$ N., long. $122^{\circ} 23' 46''$ E., on chart No. 961. Abridged description. Lt. 6p. Fl. (2) ev. 7 sec., 661 ft., vis. 20 m. Details: Character. A group flashing white light showing two short flashes every seven seconds. Elevation. 661 feet. Visibility. 20 miles. Structure. White framework tower. 31 feet in height. (Notice No. 971 of 1915, dated 18th October.)

Charts affected. No. 961, Basilan strait. No. 928, Sulu archipelago. No. 2576, Sulu archipelago, and north-east coast of Borneo. No. 943, Moluccan passage to Manila. No. 1263, China sea. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 1142a. Eastern Archipelago Pilot, Part I., 1911, page 246.

No. 974. Red Sea. Information with regard to certain Lights. Details. The lighthouses at Jebel Teir, Zebayir and the Abu Aid islands are now controlled by the Egyptian Government, and the lights are exhibited as usual. (Notice No. 974 of 1915, dated 18th October.)

No. 996. China, East Coast—Hai Tan Strait, North Entrance. Kwong Sang Shoal—Non-existence of. Position on Chart. In the fairway of the channel, on the leading line formed by Slut island beacons and at a distance of about 16 cables from Slut island Δ . Lat. $23^{\circ} 39' N.$, long. $113^{\circ} 37\frac{1}{2}' E.$ Depth. $2\frac{1}{4}$ fathoms. (Notice No. 996 of 1915, dated 23rd October.)

Chart affected. No. 1985, Tai Tan strait. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, pages 156, 159.

Raterne dog i samme Niveau, idet der bl. a. sluttedes Hvede til Odense og Vejle 20 Øre. Soyakager til Vejle, Horsens 4 Kr., Kerteminde 18 Øre. Svaneke 5 Kr., Rug til Horsens $4\frac{1}{4}$ Kr., knuste Oljekager til Kolding 5 Kr.; et enkelt Skib opnaede for Kul til Romme Kr. 6. Endnu i denne Uge ventes et Par Majsdamper og i næste Uge en større Hvededamper, fra hvilke der sikkert kommer nogle Ompladninger.

Nybygninger, Køb og Salg.

Bark «Claudia» af Marstal, der maaler 324 Netto Reg. Tons, solgtes den 25. f. M. ved offentlig Auktion i Marstal for en Købesum af 41.000 Kr. eksklusive Aktieretten i Soassurancesforeningen «Eros» til Skibsreder Erik B. Kromann og Grosserer Charles Hviltsom, Kjøbenhavn. Skibet er bygget i Tvedestrand i 1899.

Dampskibsselskabet Vulcan har solgt Dampskibet «London» til Dampskibsselskabet Pacific. Skibet, der maaler 1.475 Brutto- og 929 Netto Reg.-Tons er bygget hos Firmaet J. Blumer & Co., Sunderland i 1890.

Samme Selskab har solgt Damperen «Vulcan» til Generalkonsul C. P. Jensen. «Vulcan» maaler 1.997 Brutto- og 1.256 Netto Reg.-Tons og er bygget hos Sir Raylton Dixon & Co., Middlesbro, i 1884. Skibet ligger for Tiden tilbageholdt i England.

Skibbygger R. Møller i Faaborg har, i Følge «Nationalt», påbegyndt Bygningen af et nyt Motor-Fyrskib. Dette bliver Fyrsvænets tredje Motorfartøj og kommer til at koste c. 100.000 Kr.



Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau
 ved CHARLES HVILTSOM,
 21, Havnegade 21.
 Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
 Forlang Katalog. Send Opgave.

Tuborg Öl
 og *Tuborg Mineralvande*
 kan paa Grund af deres ypperlige
 Kvalitet og store Holdbarhed særlig
 anbefales til Skibsproviant.

Tuborgs Depot: Amaliegade 32-34, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, ank. her 9./11. — Alexandra, Nielsen, afg. New York 23./10. — Algarve, Borries, afg. her 3./11. — A. N. Hansen, Soren-

sen, afg. her 8./11. — Antwerpen, Mikkelsen, ank. Newcastle 4./11. — Arkansas, Egense, ank. New York 6./11. — Arno, Lepper, ank. Marseille 31./10. — Aurora, Sonne, afg. her 2./11. — Baron Stjernblad, Sorensen, afg. Oscarshavn 30./10. — Beira, Mortensen, afg. Cadiz 6./11. — California, Petersen, ank. her 29./10. — Charkow, Seelberg, afg. Genua 7./10. — Christian IX, Madsen, ank. London 1./11. — Dagmar, Müller, ank. Newcastle 6./11. — Dania, Jørgensen, ank. her 20./9. — Ebroy, Lunge, ank. Newcastle 6./11. — Florida, Ørsted, ank. Greenock 3./11. — Frederik VIII, Thomsen, afg. New York 2./11. — Garonne, Kromann, pass. Dungeness 5./11. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 6./11. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, ank. Lissabon 7./11. — Kasan, Rasmussen, ank. her 6./11. — Kentucky, Svane, ank. Leith 25./10. — Kiev, Tomnesen, ank. London 6./11. — Louise, Svann, ank. Liverpool 2./11. — Louisiana, Jonsen, pass. Lizard 7./11. — L. P. Holmblad, Mühlhoff, afg. Funchall 8./11. — Minsk, Gommessen, afg. Newcastle 6./11. — Morso, Nellemann, ank. her 6./11. — Moskow, Jacobsen, pass. Dungeness 5./11. — O. B. Suhr, Pedersen, afg. Liverpool 4./11. — Omsk, Kyllbeck, afg. Newcastle 8./11. — Osear II, Hempel, ank. her 6./11. — Pennsylvania, Lissner, ank. Rio de Janeiro 28./10. — Pregel, Iversen, ank. Newcastle 6./11. — Rita, Johansen, afg. Stavanger 8./11. — Romny, Bogvad, pass. Ushant 6./11. — Saga, Hansen, pass. Dover 23./10. — Skalholt, Sundvig, afg. London 5./11. — Texas, Clauson Kaas, pass. Dartmouth 3./11. — Tiber, Pape, ank. her 5./11. — Tomsk, Wiberg, pass. Plymouth 19./11. — Tula, Therkildsen, ank. Kirkwall 4./11. — United States, Gotsche, pass. Shetland 31./10. — Vendsyssel, Henriksen, ank. Kristiania 8./11. — Viking, Gjerloff, ank. Madeira 7./11. — Virginia, Fischer, afg. Grimshy 6./11. — Sejler Viking, Buntzen, afg. Buenos Aires 7./10.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kjøbenhavn 2./11. — Amalienborg pass. Ushant 6./11. — Brattingsborg ank. Aalborg 3./11. — Borglum afg. Habana 5./11. — Dausborg afg. Savannah 2./11. — Elsborg pass. Skagen 7./11. — Flynderborg ank. Amsterdam 5./11. — Guldborg afg. Barry 2./11. — Gurte ank. Helsingør 6./11. — Hammershus afg. Coronel 2./11. — Harrildsborg afg. Leith 7./11. — Jelling pass. Deal 1./11. — Jomsborg afg. Savannah 27./10. — Jungs-hoved ank. Rio 1./11. — Jægersborg ank. Frederikshavn 3./11. — Kallundborg afg. Barcelona 4./11. — Kalo afg. Algiers 20./10. — Klampenborg afg. Burntisland 5./11. — Kronborg ank. Santos 29./10. — Lejre ank. Aarhus 5./11. — Næsby pass. Skagen 5./11. — Randsborg ank. Kjøbenhavn 8./11. — Rosenborg ank. Stubbekjøbing 7./11. — Silkeborg afg. Quebec 1./11. — Skanderborg afg. New Orleans 29./10. — Skodsborg ank. Manchester 4./11. — Spigerborg pass. Dungeness 6./11. — Stegelborg afg. Sharpness 24./10. — Stjerneborg afg. Barry 5./11. — Tuborg pass. Skagen 5./11. — Taarnborg pass. Skagen 5./11. — Ulfsborg ank. Hull 28./10. — Uranienborg afg. Seaham 5./11. — Ørkild pass. Norfolk 6./11.

Vesterhavet. Polly, Mathiasen, ank. Poole 7./11. — Ulla, Hansen, pass. Kjøbenhavn 8./11. for Wisbeck. — Anna, Jessen, afg. Swinemünde 8./11. til Gelle. — Johanne, Mikkelsen, ank. Karrebæksmünde 8./11. — Carmen, Basse, ank. Newcastle 6./11. — Nexos, Jensen, afg. Rochester 6./11. til Newcastle. — Nerma, Madsen, ank. Struer 7./11. — Rigmor, Uldall, pass. l'ouessant 7./11. for Santander. — Fylla, Brinch, ank. Blyth 5./11. — Olga, Christensen, ank. London 6./11. — Laura, Thøgersen, pass. Helsingør 7./11. for Norrköping. — Nordsoen, Nielsen, pass. Helsingør 7./11. for Norrköping. — Hebe, Gregersen, ank. Malaga 5./11. — Marie, Nielsen, afg. Gelle 6./11. til Skellefteå. — Nancy, Pedersen, ank. Piteå 6./11. — Nora, Møller-Hansen, ank. Glasgow 5./11. — Karla, Pedersen, afg. Båtskärsnäs 5./11. til Barcelona. — Valborg, Winslow, afg. Helsingør 5./11. til Piteå. — Bertha, Johansen, pass. Helsingør 4./11. for Huelva. — Ellen, Hansen, ank. Northfleet 3./11. — Thyra, Lund, pass. Gibraltar 2./11. for London. — Stella, Nielsen, afg. Ardrossan 2./11. til Palma de Mallorca. — Dagmar, Sorensen, pass. Helsingør 2./11. for Plymouth. — Gerda, Iversen, pass. Helsingør 1./11. for Cartagena. — Yrsa, Gramstrup, ank. Casablanca 29./10. — Inger, Skou, ank. Malaga 28./10. — Cito, Tøft, afg. Kjøbenhavn 4./11. til Skellefteå.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Aleksander Shukoff, Harboe, ank. Kirkwall 6./11. — Johan Siem, Tannebek, ank. Svendborg 9./11. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Odense 3./11. — Russ, Petersen, afg. Helsingør 29./10. — Wladimir Sawin, Wittenkamp, afg. Louisburg 5./11. — Excellence Pleske, Boutrup, afg. Aalborg 6./11. — Michail Outehoukoff, Nielsen, afg. Galveston 2./11. — Generalkonsul Pallisen, Folkenberg, afg. Las Palmas 30./10. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Newcastle 6./11. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Pensacola 6./11. — Nawa, Dahl, ank. Horsens 5./11. — Freja, Harboe, er ank. Livorno. — Rota, Christensen, ank. Rosario 28./10.

Det ostasiatiske Kompagni. Annam afg. Kjøbenhavn 25./10. — Arabien ank. Port Townsend 4./11. hjemg. — Falstria afg. Balboa 8./11. hjemg. — Indien afg. Shanghai 4./11. hjemg. — Magdala ank. Shimoneski 7./11. udg. — Panama pass.

Gibraltar 3./11. udg. — Tongking ank. Kristiania 4./11. udg. — Bandon ank. Aleksandria 3./11. udg. — Fionia pass. Ceylon 31./10. hjemg. — Pangan pass. Port Said 2./11. hjemg. — Chumpon afg. Stornoway 4./11. udg. — Jutlandia afg. Colon 2./11. hjemg. — Selandia ank. Kjøbenhavn 13./10. — Australien ank. Melbourne 7./11. udg. — Kina ank. Sabang 7./11. hjemg. — Siam afg. Panama 3./11. hjemg. — Columbia ank. Genua 7./11. udg.

Orient. Rhodesia pass. Deal 30./10. udg. — St. Croix pass. Isle of Wight 5./11. udg. — Tranquebar ank. Genua 7./11. udg. — Transvaal pass. Las Palmas 31./10. udg. — Delagoa ligger i Kjøbenhavn.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. New York 6./10. til Kjøbenhavn. — Gulfaxe, Petersen, afg. Filadelfia 10./10. til Kjøbenhavn. — Skinfaxe, Weichardt, ank. Leith 28./10. — Rimfaxe, Haure Petersen, ank. Kjøbenhavn 7./11.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Aberdeen 2./11. — Elna, Rathje, afg. Kirkaldy 6./11. — Therose, Izard-Petersen, ank. Tayport 2./11. — Harriet, Larsen, afg. Leith 31./10. — Dagny, Therkildsen, afg. Bona 27./10. — Simone, Hansen, ank. Marseille 5./11. — Jeanne, Olsen, ank. Swansea 8./11. — Vera, Riso, afg. Sussex 9./11. — Daisy, Jørgensen, afg. Seaham 26./10. — Anine, Leth, ank. Kirkaldy 8./11.

Dania. Mary, Clausen, ank. Middlesbro 5./11. — Flora, Lorentzen, pass. Dartmouth 6./11. for La Rochelle. — Nelly, Clausen, pass. Dalarö 8./11. for Dieppe. — Lilly, Bang, ank. Odense 7./11. — Alexy, Duhn, ank. Boulogne 17./10. — Dagny, Sorensen, pass. Dartmouth 4./11. for Middlesbro.

Thure. H. A. Hansen, Andreasen, ank. West Hartlepool 31./10.

Brix Hansen & Co. Hillerød, Ankersen, ligger i Kirkwall.

Ere. Erindring, Nielsen, ank. Fredericia 9./11. — Energi, Jensen, ank. Kolding 2./11. — Emanuel, Svane, ank. Methil 4./11.

Sejlskibe.

Svendborg. Sophie, Hansen, afg. Skellefteå 30./10. — C. V. Petersen, Petersen, ank. Horten 31./10. — Clytia, Jensen, afg. Seaham 31./10. — Zampa, Wulf, ank. Göteborg 30./10. — Danmark, Husfeldt, ank. Douglas 30./10. — Ariel, Ravne-nose, ank. Glaskow 31./10. — I. M. Nielsen, Hansen, ank. Leith 1./11. — Emanuel, Larsen, ank. Hernosand 2./11. — I. Lotz, Hansen, ank. Sunderland Red 2./11. — Noah, Jørgensen, ank. Plymouth 2./11. — Cornwall, Petersen, ank. Burnt Island 3./11. — Erik, Hansen, ank. Svendborg 4./11. — Criterion, Nielsen, ank. Sundsvall 4./11. — Capella, Hansen, ank. Gelle 4./11. — Palloen, Jensen, ank. Wick 4./11. — Zenitha, Jensen, pass. Hirtshals 6./11. — Fortuna, Jørgensen, ank. Lübeck 5./11. — Ellen Kirstine, Hensen, ank. Leith 6./11. — Henry Brooke, Jensen, ank. Hudiksvall 7./11. — Embla, Petersen, ank. Halmstad 7./11. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Risør 7./11. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Falkenberg 7./11.

Ere. Phouix, Christensen, ank. Leiths Red 1./11. — Tvoroyri, Watson, ank. Thorshavn 1./11. — Arken, Andersen, ank. Aarhus 2./11. — Bonavista, Christensen, ank. Hals 2./11. p. R. t. Lemvig. — Juliane er afg. St. Johns til Gibraltar. — Erindring, Nielsen, ank. Fredericia 3./11. — Inverurie, Friis, ank. Horten 4./11. p. R. t. Drammen. — Dana, Friis, ank. Fillan 4./11. — Immanuel, Winther, ank. Swansea 3./11. — Ofelia, Clausen, ank. Lerwick 3./11. — Acacia, Jensen, ank. Trawenunde 4./11. — Freden, Christensen, afg. Irvine 3./11. til Brest. — Gertrud, Christensen, afg. Kirkwall 2./11. til Wemyss. — Frem, Christoffersen, ank. Göteborg 3./11. — Nathalia, Eriksen, ank. Brest 3./11. — Ami, Albertsen, afg. Leith 2./11. til Egersund. — Svalen afg. Thorshavn 2./11. til Udevalla. — Sofia ank. Wick 2./11. — Star, Albertsen, ank. Neapel 4./11. — Anna, Mikkelsen, ank. Liverpool 4./11. — Maagen, Mortensen, ank. Dublin 3./11. — Anna, Levinson, ank. Kiel 5./11. — De tvende Brødre, Boye, ank. Kristiania 5./11. — Adele, Weber, pass. Hals 4./11. p. R. t. Skive. — Merkur, Christensen, er afg. Gjøen til Kjøbenhavn. — Mathilde, Hansen, ank. Tonsberg 5./11. p. R. t. Drammen. — Ellen Benzen er ank. Rotterdam. — Ludvig Bramsen er afg. N. F. til England. — Hosanna, Raahauge, er ank. Shoreham. — Gertrud, Christensen, ank. Wemyss 5./11. — Uranus, Rasmussen, ank. Göteborg 5./11. — S. L. Weber, Rasmussen, ank. Råå 6./11. — Haabet, Riise, ank. Kjøbenhavn 6./11. — Advance, Bager, ank. Swinemünde 6./11. — Gloria, Kromann, ank. Redby 6./11. — C. M. Petersen, Petersen, er ank. Swinemünde. — Jenny er ank. Laguaira. — Atlantie, Rasmussen, afg. St. Johns 6./11. til Alicante. — Nanna, Østermann, afg. Swinemünde 7./11. til Malmö. — Niels, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 8./11. — Valkyrien, Hansen, ank. Åyr 6./11. — L. I. Bager, Hansen, ank. Vigo 6./11. — Haabet, Petersen, ank. Göteborg 7./11. — Dana, Boye, ank. Frederikshavn 8./11. — Amor, Hansen, ank. Lorient 8./11. — Mury, Andersen, ank. Aberdeen 6./11. — Christian, Fabricius, ank. Nekso 8./11. — Bølgen, Friis, ank. Trelleborg

8./11. — Marie, Hansen, ank. Wismar 8./11. — Aero, Friis, ank. Swinemünde 8./11. — Nicoline, Hansen, ank. Limhamn 8./11. — Thor, Olsen, er afg. Lissabon. — Minde, Rasmussen, ank. Travemünde 6./11. — Mars, Kohler, ank. Travemünde 6./11. — Neptun, Skals, ank. Travemünde 6./11. — Adjutor, Kock, ank. Hals 6./11. — Signe, Hansen, ank. Hals 7./8. — Astraa, Svane, afg. Bonnahay 5./11. til Fleetwood. — Idun, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7./11. — Viking, Weber, ank. Göteborg 7./11. — Ami, Albertsen, er ank. Egersund. — Vigilant, Jacobsen, ank. Göteborg 7./11. — Pampa, Svendsen, ank. Travemünde 7./11. — Karl, Johansen, (Æroskjøbing) ank. Kjøbenhavn 6./11. — Kvik, Philipsen, afg. Kjøbenhavn 6./11. til Aarhus.

INDHOLD:

Veddelejer fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 11. November 1915. — Sø- og Handelsretsdomme. — Søforloer. — Cirkulære til Politiinspektøren i Kjøbenhavn og samtlige Politimestre. — Finanslovforslaget 1916-17. (Sluttet.) — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns uofficielle Børskurs.

En dygtig og paalidelig ung Mand,

som har været nogle Aar i Forretning, **søges til en Skibsmæglerforretning** i en større Provinshby til 1. December eller 1. Januar. Selvskrøven Billet mærket Nr. 444 med Atskrift af Anbefalinger og øvrige Oplysninger, ønskes **snarest** indlagt i dette Blads Ekspedition.

Put

en Kasse »Svendborg Bockøl« ned i Proviantrummet, saa har De steds et godt holdbart og sundt Glas Øl at hyde Deres Venner, hvor paa Kloden, De end kommer.

En aaben Pram, ca. 100 Tons,

ønskes til Købs. Billet mrkt. »E. P. 12507« til Wolffs Box, Kbhvn. K.



Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlg. Adr.: Telefon: 3224.
Tonnage. Telefon: 3244.H. P. NIELSEN
Skibshandler
ESBJERG

Hud- og Kønssygdomme.

Frederiksborggade 25 2 Sal.
Hverdage 12 $\frac{1}{2}$ —2 samt 6 $\frac{1}{2}$ —8.
Søndag 8 $\frac{1}{2}$ —10.
Telefon Byen 7062.

Carl With,

tidl. Reservelege ved Rigs-hospitalet.

CHRISTIAN THEIL

Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibsbrød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

Remingtons

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

ALFRED CHRISTENSEN

STEAMSHIP OWNER

STEAMSHIP, AVERAGE, INSURANCE & CHARTERING
AGENT COAL MERCHANT

MANAGER OF „NORDISK LLOYD“ MARINE INSURANCE CLUB

TELEGRAPHIC ADDRESS: „ALFRED“

WATKINS, SCOTT'S, A. B. C., ZEBRA, A. I. & PRIVATE CODES USED

Aktieselskabet
Dampskibsselskabet „Heimdal“

Da der ved den d. 8. ds. afholdte ekstraordinære Generalforsamling ikke var repræsenteret det til Beslutning nødvendige Antal Aktier, indkaldes hermed til en ny ekstraordinær Generalforsamling den 19de November Kl. 3 i Hotel Phønix med samme

Dagsorden:

Bestyrelsens Forslag til Ændringer i Lovenes §§ 1, 6, 14, 15 og 18.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres paa Selskabets Kontor daglig mellem Kl. 11—1 fra den 15de November imod Opgivelse af Numre af de paa Navn noterede Aktier, eller imod Forevisning af de paa Ihændehaveren lydende Aktier.

P. B. V.

Martin Carl.

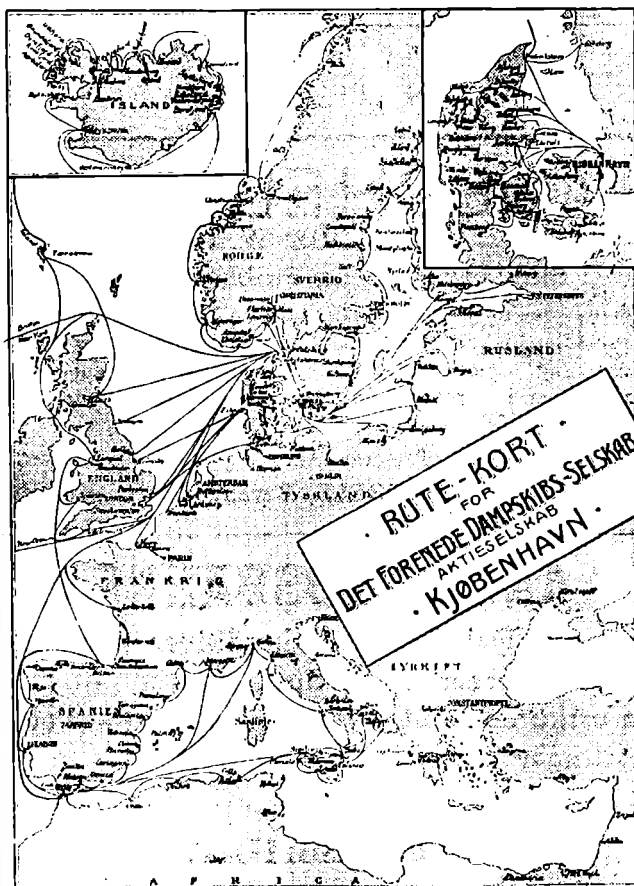
Det forenede Dampskibs-Selskab

Aktieselskab

KJØBENHAVN K

Telefon Nr. 6300

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



Kjøbenhavns
uofficielle Børskurs d. 10. Novbr. 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibe Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		219 ¹ / ₄	219 ¹ / ₄
Danmark		248	218 ¹ / ₄
Norden		239 ¹ / ₄	240
Carl		250 ¹ / ₄	261 ¹ / ₄
Dannebrog		279 ¹ / ₄	279 ¹ / ₄
Skjold		244 ¹ / ₄	245
Urania		—	—
Dampsk. af 1896		253 ¹ / ₄	254
Højndal		281 ¹ / ₄	283
Gorm		277	279
Neptun		257 ¹ / ₄	257 ¹ / ₄
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		187 ¹ / ₄	188
State- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ¹ / ₈ % Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₈ % uops. Stats.		—	—
3 ¹ / ₈ % Husejer Kreditk. 1. Afđ. 1. S.		—	—
3 ¹ / ₈ % Kbhvn. Kreditf.		—	—
4 ¹ / ₈ % — — 2. Serie..		—	—
4 ¹ / ₈ % — — 1. —		—	—
4 ¹ / ₈ % Østlft. Kreditf.		84 ¹ / ₄	84 ¹ / ₄
4 ¹ / ₈ % — — 7. —		84 ¹ / ₄	85
3 ¹ / ₈ % — — 6. —		—	—
3 ¹ / ₈ % Landkreditk.		—	—
Aktier.			
Nationalbank		142 ³ / ₄	143 ¹ / ₄
Privatbank		117 ¹ / ₄	118
Landmandsbank		142 ³ / ₄	143
Handelsbank		154 ¹ / ₄	155
Kbhvns Laane- og Diskontobank		101 ¹ / ₄	102
Sukkerfabr.		265 ¹ / ₄	266
Burm. & Wain		125	126
Bryggeri Aktier		151 ¹ / ₄	152
Helsingørs Jærnsk.		—	—

Væxelskurs d. 10. November 1915

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	76.65	
London	17.43	
Paris	63.50	
Amsterdam	160.00	
Wien	65.50	

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

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. Trøer i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

LANDMANDSBANKEN

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

Sejlskib

80—100 Tons d. Vægt søges.
Oplysninger med Opgivende af Pris og Udbetaling bedes sendt til „Dansk Søfartstidende“ Mrk. 624.

De private Assurandører lim.

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

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

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 Provincesbyer.
Post-Adresse: Kristiansegade 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 Provincesbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Copenzure. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikrings-selskab lim.

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

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756

Genforsikrings-Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 6 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

Telegr.-Adr.: „REASSURANCE“

Sigurd von Pfaler & Co.

Assurancekontor for

Sø-Transport og

Krigsforsikring

Østergade 37. — København K.

Telefon: Central 12,537. — Tlgr.-Adr.: „KRIGSPFALER“.

R. Møllers Skibsværft.

Telefon 246.

Faaborg.

Telefon 246.

**Nybygning og Reparation
af Træskibe.**

**Patent-Ophalingsbedding for
450 Tons Egenvægt.**

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{R/S}

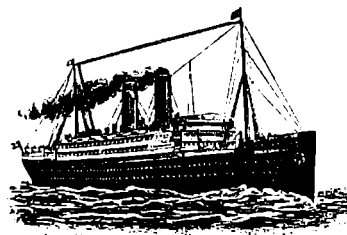
FREDERIKSHAVN.

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. —



Viggo Jensen, A/S

Maskinfabrik • Aarhus.

Al Slags Skibsarbejde,
større saavel som mindre
Reparationer udføres,
ligesom vi paatager os
Rensning af Kedler.

Kun første Klasses Arbejde udføres.

— Telf. 2437. —

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Oscar Rolf, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

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.) Telf. 208.

Aarhus. Sophus E. Johnsen. Tlf. 2859 & 2879. Tlgr.-Adr.: Sejus. Breve til min Adresse leveres straks ved Skibs Ankomst. Motorbaad til Rheden.

M. Clausen, København N.

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 Oilefyring. 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.



A. Veltheim,

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

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.

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.

P. Jørgensen & Co., Korsør.

Telegramadr.: „Jørgensen“.

— Skibsmæglere. —

Telefon 6 & 16.

Statstelefon 11.

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed
Petrograd og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,
Cronstadt.

Petrograd
Tlgr.: „Hansen“

Cronstadt
Tlgr.: „Hansen“

Tugboat Company „Union“

Petrograd, Wass. Ostrow. 17 Line. No. 4.

Telegr.:
„Sojus“

Telegr.:
„Sojus“

R. A. ROBERT, KØBENHAVN, AMALIEGADE 26.

BEFRAGTNING.

Telegram Adresse: „ROBERTUS“.

Telefoner: 6357 & 6358.

Statstelefon: 188.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde
udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

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 Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klassees
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Axel Carlsen

Skibshandel

ved Toldbodvejen, AALBORG
Telegr.-Adr.: Axel Carlsen. Telefon 707

Hans Nielsen

Skibsproviantering
Aarhus.

Skibsmægler

C. V. Petersen,
Telef. 149 Svendborg Statstelef. 10

Dampskibsagent

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

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjorbecks Eftf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamplogværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede Kjødelinger.

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 Udsøining.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent
Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotsbyrning“.

Carl v. d. Hude

Skibsmæaler. Aarhus.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“
Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverander III D. F. O. S.

J. C. Jensen og R. B. Christiansen
Sagfører Overretssagfører

sp. Søager

St. Voldgade 10, Randers
Telefon Nr. 47

Overretssagfører

E. Moltzen

Odense

Retssager (sp. Sø- og Handelssager)
og Handelsinkassation.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søager).

Forlang altid

OTTO
MØNSTED & S
OMA
Plante-Margarine

Fortrinlig til Bordbrug
Baging og Stegning.

Utzon & Stegmann, Skibsmæglere. Aalborg.

Telegr.-Adr.: UTZON.
Telefoner: 2200 - 2075.
Statstelefon 2.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. 76 Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahytskakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil og Motorlossespil. Telf. 76

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.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift — Solid — Driftssikker.

5—100
HK

A/s „**VØLUND**“.
Blegdamsvej 32. København N.

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.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredder	30 Øre.			
Anden Side og Siden efter Tekst pr. Petitlinie à 45mm Bredder	25 —			
De øvrige Sider pr. Petitlinie à 45mm Bredder	20 —			
Moderation for 5 Gange	13 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).

Aarhus mekaniske Værksted
Alle Slags Skibs- og Maskinreparationer
samt Kedelrensning udføres.
Fredensgade 16. Telefon 3950.

A. WILSON, Kobbersmedie

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

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværksarbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved Henvendelse til

Entreprenør **F. HINRICHSEN,**

Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

WIESE & Co., LISSABON.
SKIBSMÆGLERE & SALTEXPORTØRER.
Bunker Kul. (Største flydende Kullager). *Billigste Priser.*
Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 6901. Kvæsthuagade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6986. 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.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbejere føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbaedriftens
Sofartraafdeling.

Laboratorium: Bopæl:

Kongens Enghave V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nara 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.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

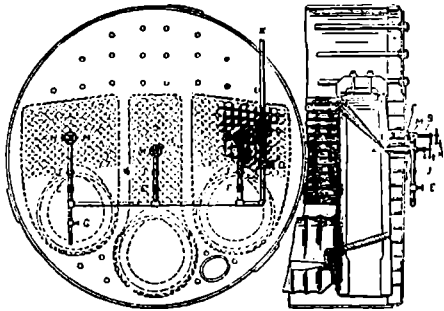
Nr. 46

Kjøbenhavn, Torsdag den 18. November 1915.

22. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**

Billige i
Anskaffelse.



Anbringes fast i den bagerste Del af Kjedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kjedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at åbne 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 Nyttevirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 23-30.

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

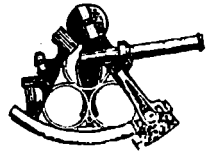
TELEFONER.
1403 - 1405
3053 - 3073

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
Petrograd, Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



I. S. V. Weilbach.

Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelgade 6.
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.



**75 Kr.
Preisler**
Kjøbmagergade 11.

AKTIESELSKABET HOLZAPFEL-SELANDIA

Compositloner
til
Jern, Staal og Træskibsbunde.
Leverandør til Flaaden.

Inregistrere



Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum.
Leverandør til Statsbanerne.

Kontor: Toldbodvej 7, Kjøbenhavn.

Telegramadr.: „HOLZANDIA“.

Telf.: 5601. Palæ 2256.

Fabrik: Øresundsvej, Amager.

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter
Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. — Telefon 4980.

KJØBENHAVNS

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. 8.

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: Bank 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.

Krumtapakler og Skrueakler 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.
GI Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annalads 19 & 21.

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-Løve-andør



St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformiseffekter

Telegramadresse

C. Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuor

Telefon

Central 297

" 1297

" 2197

i bedste Kvalitet

Hud- og Kønssygdomme.

Frederiksborggade 25 2 Sal.

Hverdage 12 $\frac{1}{2}$ —2 samt 6 $\frac{1}{2}$ —8.

Søndag 8 $\frac{1}{2}$ —10.

Telefon Byen 7062.

Carl With,

tidl. Reservelæge ved Rigs-
hospitalet.

Remington,

eneste Skrivemaskine, der
adderer og subtraherer.

Eneforhandler:

L. Kristensen, 27, Vestergade.

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
Bunker-
depot.

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT

Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat
ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver
autoriseret vejede ved automatiske Vægte Hurtig Ekspedition.

ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

Telefon
513

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
Bunker-
depot.

HELSINGØRS BUNKERKUL DEPOT.

Prima Newcastle Dampkul leveres Dag og
Nat til Dagens billigste Priser.

C. K. HANSEN.

KØBENHAVN.

.. DAMPSKIBSRHEDER ..

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.
BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dampskibsselskaberne

VULCAN og MERCUR

Telefon 5459. Telegramadresse: „Canus“.

Korresponderende:

Reder N. P. Nielsen,

Herluf Trollesgade 28.

A. O. ANDERSEN & Co.

Copenhagen & Christiania.

Telegr.: Pacao { Copenhagen. Teleph. { 5836 Copenhagen.
Christiania. { 19369 Christiania.

STEAMSHIPOWNERS-AGENTS

Chartering - Clearance - Average.

P. Brown jun. & Co.

Dampskibsrederi * Dampskibsagentur.

Amallegade 43. — Telegr.-Adr.: »Brown«. — Tlf. C. 276.

Knud Degn. Raadgivende Ingeniør,
cand. polyt. M. Ing. F.

projekterer og leder Udførelsen af alle Slags

**Havne- &
Uddybningsarbejder**

Kontor: Havnegade 55¹, København K. Telefon 351.

DEMAG



**Losse- og
Transport-
anlæg,
Havnekraner,
Wagontippere,
Selvgribere.**

REPRÆSENTANTER:

Edwards & Rasmussen
INGENIØRER.

København B, Vestergade 3.

**DEUTSCHE
MASCHINENFABRIK A. G.
DUISBURG**

**Traadløs
Telegrafi**

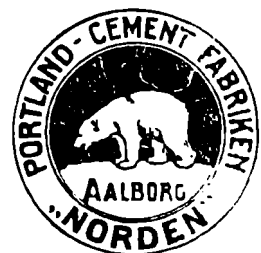
Københavns Radiotelegrafskole

Centralundervisnings-
anstalten i Radiotelegrafi

Dag- og Aftenkursus

Lavendelstræde 1, 1. Sal

Byen 3790



P. Schou & Co.

Skibsprovianterling

FREDERIKSHAVN

Telegr.-Adr.: „Schou“

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsprovianterling, Havaril og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clearing.

Ordrer, 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

Kjøbenhavn, den 18. November 1915.

Jordskredene i Panama-Kanalen. Om det alvorlige Jordskred, der for nogen Tid siden har fundet Sted i Panama-Kanalen, og som til stor Ulempe for Skibsfarten har spærret denne paa en Maade, som det synes at ville tage en rum Tid at faa raadet Bod paa, skriver »Shipp. Gaz.« Ingeniører paastaar, at dette femte Jordskred i Panama-Kanalen er ikke alene det største, der har fundet Sted, men at det rimeligvis ogsaa vil blive det sidste, som vil faa nogen videre Betydning. Man har opmaalt saa at sige hele den Grund, der volder Bekymring, og har i Sinde at bortskaffe den en Gang for alle. General Goethals, som midlertidig har taget sin Afskedsbegæring som Generalguvernør over Kanal Zonen tilbage, siges at have givet Ordre til at bortsprænge Toppen af de til Skredet grænsende Høje og fjærne alt det løse Materiale, som menes at give Anledning til Frygt. Dette tyder paa en rosværdig Energi, men det stemmer ogsaa med den Anskuelse, at Kanalens Genaabning vil lade vente paa sig. Den amerikanske Regering har imidlertid anbragt saa mange Penge i denne Vandvej, at den ikke godt kan slaa sig til Taals med Muligheden af flere Hindringer. Skibsfarten afventer dog ikke Kanalens Genaabning ved begge dens Endepunkter, men søger at klare den uheldige Situation paa bedste Maade. Mange Skibe styrer igen mod Magellanstrædet, og foretager saaledes en meget længere og langt kostbarere Rejse. Dette er en alvorlig Sag, naar man betænker den uhyre Mangel, der er paa Tonnage og de høje Fragter der kan fortjenes. Nogle af de store amerikanske Dampskibsselskaber, som knytter Forbindelsen mellem Atlanterhavet og Stillehavet, har adopteret en simplere Plan. De har bragt Ladningerne til begge Ender af Kanalen og ladet dem gaa over Tangen med Banen. Denne Fremgangsmaade er imidlertid meget kostbar og mærkes allerede paa Priserne af Stillehavskystens Produkter. Dog bliver denne Trafik vistnok billigere end Forsendelse med de transkontinentale Baner. Visse af de amerikanske Selskaber sender ogsaa deres Skibe gennem Magellanstrædet, og flere bliver maaske nødt til at gøre det samme, hvis Banen over Landtangen bliver blokeret, hvad ikke er usandsynligt. Hvilket Skridt, der end bliver taget for at formindske Ulykken, er det klart, at Kanalens Spærring alt i alt betyder et stort Tab for Skibsfarten. Fartplanerne for Skibene er kommet i Uorden, forøgede Udgifter til Kul og Lønninger er kommet til og ubehagelige Tilfælde af Krav med Hensyn til Ladninger er blevet stillet. Det har nemlig vist sig, at Kanal Zonens klimatiske Forhold er meget ødelæggende for adskillige Varesorter i de opholdte Skibe. Det kan ikke undre, at den Paastand er blevet fremsat, at De Forenede Stater hellere skulde have udsat Kanalens Aabning, eller paa et tidligere Tidspunkt have truffet Foranstaltninger til at undgaa de nuværende Vanskeligheder.

Bunkerkul til neutrale Skibe. Om denne Sag skriver »Shipp. Gaz.«: »Vort Lands Bunkerkulforretning er saa stor og har saa mange Forgørelser, at det ikke kan være anderledes, end at de ny Regler, som fornylig er traadt i Kraft, har vakt en betydelig Interesse i de interesserede Kredse. For nogle Maaneder siden begyndte Regeringen at regulere de Forsyninger med Bunkerkul, som kunde tilstaa neutrale Dampere. De paabudte Betingelser krævede imidlertid Ændringer baade i Retning af at lette Forretningerne og for at sikre større Kontrol. Den ny Form for Andragerne med de Betingelser, som er knyttet dertil, vil sikre begge disse Formaal. De vil lette Effektueringen af Ordre for Bunkerkul, ved at man kan henvende sig om »licens« til de lokale Toldautoriteter, og »licens« vil blive givet hurtigere.

Men denne Lettelse kan kun forenes med Opfyldelsen af en Række meget bestemte Betingelser, som, hvis de ikke bliver opfyldt, vil medføre, at der overhovedet ikke

vil blive leveret Bunkerkul til det paagældende Skib. Hensigten med de ny Regler er kort og godt, at alle de ønskede Oplysninger, med Hensyn til det ansøgende Skibs Rejse og Ladning, skal stilles til Raadighed for de britiske Autoriteter, førend det tillades at levere Skibet Bunkerkul. Hvis disse Oplysninger bliver givet paa en aaben og loyal Maade, vil det i høj Grad lette Forretningerne og samtidig i høj Grad formindske det uhyre Arbejde, som den britiske Marine har med at overvaage de neutrale Skibe.

Selv om Betingelserne er strænge, saa maa det siges, at Erfaringen har vist, at de er nødvendige. Vi har Krig, og Forretningerne er ikke det samme som ellers. Derfor vil de neutrale Redere og deres herværende Agenter, hvis Forretninger er aabne og loyale og hævet over Mistanke, heller ikke beklage sig, naar det forlanges, at de skal rette sig efter de britiske Bestemmelser, der ikke vil være meget trykkende for dem. Den, man har Mistanke til, maa enten fælde til Foje eller ogsaa undvære de nødvendige Bunkerkul.

Dødsfald. Fhv. Skibsfører i Vandbygningsvæsenet Hans Chr. Madsen er den 7. ds. afgaaet ved Døden her i Kjøbenhavn, i en Alder af 65 Aar. Afdøde indtraadte for c. 25 Aar siden i Vandbygningsvæsenets Tjeneste, hvor han i en Aarrække har ført Sandpumperen »Nymindegab«, til han for et Par Aar siden maatte tage sin Afsked paa Grund af Svagelighed. Han var en i høj Grad agtet og afholdt Mand, der vandt almindelig Anerkendelse paa de Steder, hvor han har virket.

Kaptajn Rasmussen. Fører af Det forenede Dampskibsselskabs Dampner »Cimbria«, er den 13. ds. afgaaet ved Døden paa et Hospital i Kristiania.

Dækslast til England. Kristiania, den 11. November. I Følge telegrafisk Meddelelse til »Nordisk Skibsrederforening« fra dens Advokater i London vil Handelsministeriet ikke skride ind mod Skibe, som inden 15. December kommer til De Forenede Kongeriger med Sommerdækslast fra skandinaviske og russiske Havne. (Ritz. Bur.)

Drukne Dyrmand. Konsul Lauritzens Rederi har fra Sagres i Portugal modtaget Telegram om, at Dampneren »Stella«, paa Vej fra Sverig til Spanien med Trælaster, har mistet 1ste Styrmand, N. P. Winther, og 2den Styrmand, Brinck-Andersen, begge af Fanø. De er sandsynligvis skyllet over Bord i en Storm.

Besejningen af Havnene i Østersøen. The Baltic and White Sea Conference meddeler i et Cirkulære af 13. ds. følgende:

Stugsund (Söderhamn). Hvis mildt Vejr indtræder igen, haaber man, at Skibsfarten kan fortsættes i November og December.

Hernösand. Her har hersket stræng Frost, og der er megen Is i den øvre Flod, men nu er der 4 Graders Varme.

Umeå. I Nordmaling megen Is; ventes lukket omkring 14. November. I Sandvik tyndere Is; ventes lukket i Slutningen af November.

Skellefteå. Brännfors. Furuögrund, Säfvenäs, Österviken og Bureå ventes tilgængelig til Slutningen af November. De øvrige Havne er vanskelige at besejle.

The Baltic and White Sea Conference meddeler den 16. ds.: Archangel. Vejret mildt. 2 Graders Varme. Luleå Havn islagt. Sejlsadsen ophører rimeligvis i Løbet af nogle Dage. Stuvernes Strejke i Leith islagt.

Passeret brændende Skib. Damperen »Phoenix«, der den 13. ds. indkom i Esbjerg Havn, har i Følge »Esbjerg Avis« den foregaaende Dag paa 56° 34' N. Br. og 5° 28' Ø. Lgd. passeret en stor brændende Skonnert, der sandsynligvis var norsk. Der var intet Mandskab at se om Bord paa Skonnerten; derimod iagttoges en tysk Trawler noget derfra.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom afsagt den 27. August 1915. Firmaet C. J. Christensen mod Det forenede Dampskibsselskab.

I Følge et den 21. August 1914 i Riga udstedt Konnossement forpligtede S/S. »L. P. Holmblad« sig til at føre et Parti Træ fra Riga til Antwerpen. Skibet fuldendte imidlertid ikke Rejsen, men Ladningen blev ved Skibets Ankomst til Kjøbenhavn udlossen efter Ordre fra Rederiet, idet man paa Grund af Krigen ikke turde lade Skibet fortsætte til Antwerpen. Ladningsmodtagerne mente nu, at der kun skulde betales Afstandsfragt, men Rederiet stillede som Betingelse for Varens Udlevering, at der blev betalt fuld Fragt, som Modtagerne derefter betalte under Forbehold.

Idet Parterne er enige om, at Halvdelen af den betalte Fragt skal tilbagebetales, hvis Retten maatte mene, at der skal betales Afstandsfragt beregnet alene efter udløben Distance og medgaaet Tid, har Firmaet C. J. Christensen under denne Sag paastaet Dampskibsselskabet domt til at tilbagebetale Halvdelen af den erlagte Fragt eller Kr. 651.21 med Renter og Omkostninger.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden særlig under Hensyn til, at Fragten for Træ til Antwerpen fra Riga saa godt som altid noteres lavere end til Kjøbenhavn, dels paa Grund af den betydelige Mængde Træ, der afskibes til Antwerpen, dels fordi Skibene lettere kan faa gode Udfragter fra Belgien og Holland end Returfragt herfra til Østersøen. Subsidiært paastaar de Beløbet fastsat efter Rettens Skøn.

Det af Rederiet hævdede Standpunkt er uforenligt med Solovens § 160, hvis Regel om Afstandsfragt man forstaa som givende Rederen Ret til — uanset Principet i Solovens § 151 — at faa en forholdsvis Andel af den for hele Rejsen beliggende Fragt i Tilfælde af Rejsens Afbrydelse, men ikke hele Fragten.

De Momenter, som ved Afstandsfragtens Fastsættelse kommer i Betragtning, er kun saadanne, der direkte eller indirekte har Hensyn til selve den paagældende Rejse, men ikke de Muligheder for ny Rejser og ny Fragter, som de Indstævnte mener at kunne henvise til.

Idet endnu bemærkes, at det er sandsynligt, at Cilanterne har maattet sælge Partiet her i Byen med Tab og det ikke kan antages, at der med Rejsen til Kjøbenhavn har været forbunden særegne Vanskeligheder eller Omkostninger i Forhold til den tilbageslaaende Del af Rejsen, findes den de Indstævnte tilkommende Afstandsfragt ikke at kunne sættes højere end til det foreslaaede Beløb.

Det forenede Dampskibsselskab domtes derfor til at tilbagebetale Halvdelen af Fragtbeløbet med Renter og 75 Kr. i Sagsomkostninger.

Dom afsagt den 29. Oktober 1915. Det Offentlige mod Styrmand H. C. G. G.

Under denne Sag tiltales Styrmand H. C. G. G. for Overtrædelse af Solovens § 306. Han er født 1882 og ikke funden tidligere straffet.

Efter Tiltaltes Erkendelse og det iøvrigt oplyste er Sagens Omstændigheder følgende:

I August Maaned d. A. gjorde Tiltalte Tjeneste som 2den Styrmand om Bord paa Dampskibet »Niels Ebbesen«, der gaar i Rute fart mellem Kjøbenhavn og Randers.

Lørdag den 21. August Kl. 5 Em. var Damperen afgaaet fra Randers, og ved Midnatslid overtog Tiltalte Vagten. Første Styrmand, hvem han afløste, opgav ham Kursen, der var SØ. $\frac{1}{2}$ Ø. Man havde paa det Tidspunkt Lysegrundens Fyr overet med Hesselø Fyr i en Afstand af c. 6 Sm. Tiltalte, der ofte havde haft Vagt i det samme Farvand, vidste, at Kursen, naar de var passeret Hesselø, skulde ændres til SØ. $\frac{1}{2}$ S., og en hermed overensstemmende Besked vil 1ste Styrmand ved Vagtskiftet have givet Tiltalte, der dog ikke erindrer, at dette er sagt ham. Han andlod imidlertid, uden at han kan angive nogen Grund, at ændre Kursen, men stod dog selv i den Formening, at han havde gjort det, og dette endog efter, at Kursen ved Rørskiftet Kl. 1⁰⁰ var meldt ham som SØ. $\frac{1}{2}$ Ø. Kl. 1⁴⁰ blev han klar over, at Skibet maatte være kommet for meget mod Øst, idet han ikke, som ventet, fik Gilleleje Lysbøje i Sigte. Han ændrede da Kursen til SSØ. Kl. 2⁰⁰ saa han tværs over Styrbord et blinkende Lys, som han dog ikke kunde genkende som Gilleleje Lysbøje, hvilket det imidlertid var. Han fortsatte paa Kursen SSØ. og Kl. 2¹⁰ Fm. umiddelbart efter, at Udkiggen havde varskoet et rødt Lys forude — det viste sig at være Högånäs Havnefyr — grundstødte Skibet paa Møllegrunden ved Högånäs $\frac{3}{4}$ Sm. fra Land. Det var den paagældende Nat klart Vejr, og den svenske Kyst havde været synlig siden Kl. 1^{1/2}, men Tiltalte havde bedømt Afstanden til den nævnte Kyst forkert.

Efter c. 1^{1/2} Times Forløb kom Skibet flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen til Kjøbenhavn. Det fik dog en Del Skade, hvis Reparation er anslaaet til c. 48,000 Kr.

Tiltalte har ikke kunnet give anden Forklaring paa det passerede, derunder at han fra Hesseløen ikke har ændret Kursen, end at hans Hjerne pludselig har svigtet ham. Det er oplyst, at han i 1914 har søgt Lægehjælp for en nervøs Lidelse og Sovnloshed. I Følge en Udtalelse af Lægen, der den Gang behandlede ham, kan der tænkes en Forbindelse mellem hans psykiske Tilstand ved den her omhandlede Lejlighed og hans nævnte Lidelse.

Retten maa finde, at der fra Tiltaltes Side er udvist et Forhold, der maa paadrage ham Straf i Henhold til Solovens § 306. Selv om det kunde antages at den Tanke-loshed, der fik Udtryk i, at han ikke var klar over, hvilken Kurs der fra Hesseløen styredes, i nogen Grad maatte kunne skrives paa hans Nervositets Regning, kan det i hvert Fald ikke undskyldes, at han senere, da han indsaa, at Skibet var kommen ud af Kurs, og da han i Virkeligheden ikke vidste, hvor det befandt sig, selv har sat ny Kurs i Stedet for at varsko Kaptajnen og lade denne afgøre, hvorledes det skulde navigeres.

Som Følge af det Anførte, vil Tiltalte, der siden 1907 havde været ansat i Det forenede Dampskibsselskabs Tjeneste, men som paa Grund af det passerede er bleven afskødiget, være at anse med en Bøde af 50 Kr. samt Aktionens Omkostninger.

At stoppe og bakke.

»Shipping Gazette« skriver i en ledende Artikel om dette Emne følgende: »Naar to Dampere nærmer sig hinanden og en Kollision i sidste Øjeblik bliver overhængende ved en uheldig Manøvre af den ene eller anden af dem, synes der kun at være et at gøre. Begge skal stoppe og bakke, og den af dem, som ikke gør det, vil næsten ufravigelig delvis blive kendt skyldig. I et eller andet særligt Tilfælde kan det hændes, at den bedste Chance for det ene eller det andet af Skibene for at undgaa en Kollision vilde være at fortsætte med fuld Fart, men det vilde være et Undtagelsestilfælde, og en Paastand i denne Retning er meget sjældent bleven godkendt af Retten. Selv det at vente med at bakke, for at se om ikke det andet Skib vil rette sin fejlagtige Manøvre, er

sjældent blevet undskyldt. Navigatorerne bør lægge Mærke til en Dom, der er afsagt i en Sag mellem Dampene »Astarte« og »Joseph Thompson«.

Disse to Dampere nærmede sig hinanden i Bugten ved Liverpool, idet »Astarte« gik ud af Bugten, og det andet Skib, der var en Opmudringsdamper fra Manchester, gik ind efter. Deres Forklaring, af den Maade paa hvilken de to Skibe nærmede sig hinanden, var naturligvis afvigende, og Retspræsidenten var af den Mening, at den rigtige Forklaring fremgik af de Vidnesbyrd, som blev aflagt for »Joseph Thompson«. Disse gik i det hele ud paa, at »Astarte«s Toplanterner og røde Lanterne først blev set i en Sømils Afstand og omtrent en Streg over Styrbords Bø, at »Joseph Thompson« gav Bagbords Ror, at de to Skibe blev bragt Bagbord til Bagbord, i en saadan Stilling, at de fuldstændig vilde gaa klar af hinanden, og at det var derefter, og da Roret var sløttet, at »Astarte« pludselig viste sin grønne Lanterne. Retspræsidenten godkendte den Forklaring, der blev givet, at »Astarte«, paa et vist Tidspunkt, og da Dampene nærmede sig hinanden stærkt, gav Styrbord Ror tværs for Boven af det andet Skib.

Som det blev godtgjort, gav »Astarte« ikke alene Styrbord Ror, men den gav haardt Styrbord Ror og lod sin Maskine gaa frem med fuld Kraft, hvorfor Kendelsen ogsaa lod paa skyldig. Det er imidlertid »Joseph Thompson«s Navigering og Retspræsidentens Dom over den, som er særlig bemærkelsesværdig. Da »Astarte«s grønne Lanterne kom til Syne, blev der overhængende Fare for en Kollision. Hvad den vagthavende Officer paa »Joseph Thompson« nu gjorde var dette: Der var allerede blevet givet et kort Stød i Fløjten, da Damperen gav Bagbord Ror; nu gentog Officeren dette Signal, for, som han sagde, at henlede »Astarte«s Opmærksomhed paa, at »Joseph Thompson« gik for Bagbord Ror, idet han tænkte, at »Astarte« formodentlig derefter, ved ogsaa at give Bagbord Ror, vilde blive bragt tilbage til Stillingen Rødt til Rødt. »Astarte«s Svar var imidlertid to korte Stød, og da, men ogsaa først da, blev »Joseph Thompson«s Maskine kastet fuld Kraft »Bak«. Det var kun en Forsinkelse af faa Sekunder — Dommeren anslog den til ti Sekunder — mellem at Faren først blev øjensynlig og Maskinen blev kastet »Bak«, men ikke destomindre blev »Joseph Thompson« kendt skyldig, fordi dens Fører lovede med at tage de Forholdsregler, som Retspræsidenten sagde at ikke alene godt Somandskab, men ogsaa Søvejsreglerne paabød ham, ved at kaste sin Maskine fuld Kraft »Bak«.

Tilfældet er et godt Eksempel paa den Strenghed med hvilken Retten fordrer, at en Dampers skal stoppe og bakke i alle Tilfælde, saasnart der bliver overhængende Fare. Man kan godt forstaa en Forers Synspunkt i et saadant Tilfælde. Idet man nærmer sig med Rødt til Rødt og har underrettet det andet Skib om, at man gaar for Bagbord Ror, og det andet Skib saa pludselig giver Styrbord Ror. Man maatte jo antage, at en ny Paamindeelse vilde foranledige det andet Skib til hurtigst muligt at give Bagbord Ror for at rette sin Fejltagelse, og at, hvis det gjorde det, vilde Bakning ikke alene være unødvendig, men det værste man kunde gøre. Retten godkender imidlertid ikke denne Anskuelse. Naar der er overhængende Fare for en Kollision, synes det, øjeblikkeligt at stoppe og bakke, at være den givne Regel. Muligvis nærer Retten den Anskuelse, at Chancen for, at det andet Skib skal rette sin fejle Kurs paa en effektiv Maade, ikke er ret stor, medens det er i højeste Grad nødvendigt at mindske Farten saa meget som muligt, som det sandsynligste Middel for begge til at undgaa den overhængende Kollision, og hvis den er uundgaaelig, til at formindske Følgerne af den.

Retspræsidenten omtalte den stærke Uvilje Navigatorerne synes at nære imod at kaste deres Maskine fuld Kraft »Bak«, naar der er øjensynlig Fare for en Kollision. Uden Tvivl er der en vis Uvilje imod at stoppe og bakke, men sandsynligvis er det hos de fleste Officerer

en uoverlagt Uvilje. Hvor en Officer, der fører sit Skib med Omhu, kun venter nogle faa Sekunder, for at se om hans Modpart ikke vil rette en stor Fejl ved sin Navigering, taler Sandsynligheden for, at han har Grunde, som let kan paavirke selv en omhyggelig Navigator. Ikke desto mindre synes Rettens Standpunkt at være klart. Endskønt begge Skibe blev kendt skyldige, saa blev, som det kunde ventes, »Joseph Thompson« kun kendt skyldig for en Fjerdedel af den skete Skade.

Fragtmarkedet.

Yderligere Stigninger er i den forløbne Uge indtraadt paa næsten alle Omraader, og Markedet ligger overalt saa fast som nogensinde. Rederne er tilbageholdne med Tonnagen, og det ser ikke ud, som om vi er paa Toppen endnu med Hensyn til Raterne. Begæret efter Tonnage er meget stort fra alle Kanter, særlig oversøisk, og der sluttet til Rekordfragter fra den ene Dag til den anden. — De forskellige Markeder ligger som følger:

Østen. Hvede fra Avstralien 80/ Sydafrika, 95/ U. K., Februar—Marts—April. Ris Saigon 90/ Marseille eller fransk Atlanterhavshavn, November—15. December, og fra Birma 85/ til U. K. Paa Lumpsumbasis fra Kalkutta 87/6 Dødvægt London og/eller Dundee, »net terms«, December. Bombay 70/ Dødvægtbasis U. K. pr. December—Januar. Fra Kurrachee 61/3 pr. Ton Byg til udsøgt Havn U. K., December—Januar.

Middelhavet. Bomuldsfrø etc. 32/6 Aleksandria/London eller Hull, November. Erts 21/6 La Goulette/Englands Østkyst, f. t. (3,900), 18/ Glasgow, f. d. (4,000), 19/ Aguilas/Middlesbro, f. d. (4,200), 18/3 Bougie/Middlesbro eller Stockton (1,900), 16/9 Almeria Harbour/Glasgow (6,500), 13/ Hornillo Bay/Cardiff, 27/ Huelva/Belfast, »Tharsis terms«, 15/ Nordstaterne, »Tinto terms«. Salt Tunis eller Trapani c. 32/6 Vestnorge, December. Erts Bilbao 13/ Cardiff, 14/6 Newport. 16/9 Tynedock eller Jarrow, 17/ Ayr eller Middlesbro.

Nordamerika. Sukker New York 87/6 Marseille, prompt. Tungt Korn Northern Range 13/3 à 13/6 Bristol Kanalen, 14/6 fransk Atlanterhavshavn, 15/ Marseille, c. 16/ Skandinavien, 16/ à 16/3 Vestitalien, December—Januar. For Havreladning er betalt 10/3 til London pr. November. For Oljekager fra Savannah kan faas Kr. 65 à Kr. 67½ paa Netto Charter til Danmark, omkring Kr. 70 fra Gølfen, Januar. Timecharter omkring 20/ Dødvægt for større Baade 6 à 9 Maaneder.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 83/9 à 85/ spansk Middelhavshavn, prompt, 85/ à 87/6 U. K., 95/ à 97/6 Skandinavien, December, 93/ à 94/ Skandinavien pr. Januar. Fra Buenos Aires 85/ Middelhavet, prompt. Fra Nitrathavn i Chili 90/ Marseille via Magellan, 82/6 via Panama, Januar, 85/ Vladivostock.

Østersøen. For D. B. B. noteres 110/ Hudiksvall, Söderhamn eller Gefle/Hull, 120/ London, Hfl. 60—65 Söderhamn/Amsterdam eller Zaandam, 140/ Umeå/Manchester, Fres. 200 Umeå/Dieppe, Fres. 185 Gefle/Boulogne, Fres. 185 Sundsvall/Le Havre eller La Rochelle.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 18/6 à 19/ Danmark (c. 2,000 Tons Baade), 21/ à 22/ (1,000—1,500 Tons), 22/ Rouen, 32/6 Bordeaux, 30/ Lissabon eller Gibraltar, 28/ Las Palmas etc., 35/ Algier eller Oran, 50/ Genua eller Savona, 45/ à 46/ Cannes. Fra Cardiff eller Newport 18/6 Rouen, Fres. 31 Bordeaux, 47 Algier, 25/ Lissabon, 38/ Barcelona, Fres. 56 Marseille, 48/ Genua, Savona etc., 40/ Rosario.

Skrevet den 17. November 1915.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge, Vest paa er Markedet vedvarende fast med lidt højere Noteringer fra Sydbotten, men herfra er det vanskeligt at

erholde Tonnage. Syd- og Vestsverig samt Østnorge har tilstrækkelige Ladninger for den fragtløse Tonnage, som kun er lille, idet flere Sejlere lægger op af Mangel paa Besætninger. Danmark har fremdeles Cement, gl. Jeru, Lervarer og Kalksten til forskellige Lande, med et lille Tillæg i Raterne. Flere Sejlere placeres paa Middelhavet, Spanien, Portugal og Vestfrankrig til ret rentable Fragtrater. Returfragter Vest fra er atter lidt stigende, 18 à 20 sh. pr. Ton. Kul fra Østbritannien til skandinaviske Havne, ligesom Clay og Sallaster er faste.

Angaaende de mindre Skibe ligger af de nordtyske Pladser særlig Lübeck stadig ret fast og optager saa godt som al tilbudt Tonnage; Wismar noterer bl. a. til Gotland 10 à 12 Kr., derimod næsten intet til Danmark. Rostock skal sidst have betalt omkring 6 Kr. til Sundhavn. Medens hverken Norge eller Sverig viser nogen særlig Interesse, har Danmark fra Provinserne været ret livlig og fragtet en Del Skibe for Byg, og søger endnu mere Tonnage herfor, særlig til Jylland. Gennemgaaende er der fragtet til $3\frac{1}{2}$ à 4 Kr. Kjøbenhavn har været noget roligere og har ikke kunnet holde Raterne: saaledes sluttedes for Hvede til Aarhus Kr. $3\frac{3}{4}$, Vejle 18 Øre, Odense 20 Øre, Svendborg $3\frac{1}{2}$ Kr., Majs til Vejle, Fredericia 4 Kr., Svaneke 5 Kr., Ronne $4\frac{1}{2}$ Kr., Bomuldsfrøkager til Stege 5 Kr., Godning til Sakskjøbing 4 Kr. Lige i disse Dage er det smaat med Laster og der noteres næsten kun til Bornholm.

Generalforsamling.

Dansk Navigationslærerforening

afholdt Lørdag den 13. November sin aarlige Generalforsamling i Kjøbenhavn.

Foruden Kjøbenhavn var Bogo, Fano, Marstal, Rønne og Svendborg Skoler repræsenteret.

Funder genvalgtes som Medlem af Bestyrelsen, der bestaar af F. Hansen, Marstal, Formand, F. Arnvig, Svendborg, og Th. Funder, Kjøbenhavn, Sekretær og Kasserer.

Det vedtoges at indsonde et Andragende til Landstingsudvalget for Lovforslaget om Navigationsvæsnets Ordning.

Fra Sø og Land.

Druknet Sømand. Skonnert »Fram«, Kaptajn Beier af Gilloleje, som den 10. ds. indkom til Frederikshavn fra Helsingør, har om Natten ved 3-Tiden mistet Jungmanden Carl, der blev slaaet over Bord af Storbommen Nord for Anholt. Han var lige kommen om Bord i Helsingør og var fra Nykjøbing M.

Havarier og Forlis.

Lauritz, Skonnert af Svendborg, kom i de sidste Dage af Oktober paa Grund paa Tolken ved Grounsund. Skibets Last var Træ. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen, tilsyneladende nbeskadiget.

Rival, tysk Damp, grundstød paa Æhølen, kom flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

Zephyr, svensk Skonnert, med Ladning, grundstød ved Gjedser, kom ved iudtrædende Højvande flot ved egen Hjælp.

Laura, Skonnert af Odense, paa Rejse fra Fakse til Odense med en Ladning Kalksten, sank den 27. f. M. udfør Knudshoved. Mandskabet blev reddet.

Polynesia, norsk Hvalfauger Dpsk., er den 28. f. M. paa Rejsen fra La Plata med en Ladning Majs til Odense grundstød i Odense Fjord. Skibet er med Assistance kommet flot og bragt ind i Havn, efter at en Del af Ladningen var løstet.

Prøven, 3/m. Skonnert af Marstal, er paa Rejsen til Hønebont med en Ladning Kul, indkommet til Brest med en Del ovenbords Skade. Skibet har ved Quessant været i Kollision med en ukendt Skonnert.

Claudia, Barkslib af Marstal, blev, paa Rejsen fra Gefle til Spanien med en Ladning Træ, i den botniske Bugt præjet af en Undervandsbaad »U. I«; denne lagde sig paa Siden af Barken og

fortojede der, hvorved denne fik en Del Skade som Følge af den stærke Dæmning, der slog »U. I« ind imod Barken. Skibet har repareret her i Kjøbenhavn.

Llama, Tankdpsk. af New York, paa Rejse fra Hjemstedet til Kjøbenhavn, strandet paa den engelske Kyst, er nu fuldstændig Vrag.

Franz Gottfried, Skonnert, har i usigtbart Vejr tøret Stenkaj paa Moen og har tilføjet denne en Del Skade. Skibet selv fik ligeledes Skade og gik til Aukers paa Stubbekjøbing Red for at reparere.

Haraldur, Sejlslib, kom paa Grund i Bredebugten paa Island, men kom med Assistance atter flot og blev iudbragt til Reykjavik. Skibets Last var Kød.

Alexandros, Barkslib af Kjøbenhavn, er den 7. ds. strandet paa Jyllands Vestkyst ved Husby Klit og er blevet Vrag. Besætningen, 10 Mand, blev reddet i Land af Redningsbaadene fra Søndervig og Vederso.

Skibet var bygget i 1892 af Træ og maalte 800 Tons.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibsselskabet Jyden, Esbjerg, Reder, Grosserer J. Villemoes har i Følge »Esbjerg Av.« solgt Damperen »Sandhill« til et Firma i Bergen for c. 280,000 Kr. Handelsministeriet har givet Dispensation, da Salget var i Orden for Udførselsforbndet traadte i Kraft.



Skibsefterretninger

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 9/11. — Alexandra, Nielsen, ank. Kirkwall 9/11. — Algarve, Borries, ank. Leith 8/11. — A. N. Hansen, Sørensen, afg. Newcastle 13/11. — Antwerpen, Mikkelsen, afg. Newcastle 4/11. — Arkansas, Egense, afg. Newcastle 11/11. — Aruo, Lepper, afg. Almeria 15/11. — Aurora, Sonue, afg. Leith 13/11. — Baron Stjernblad, Sørensen, afg. Oscarshavn 30/10. — Boira, Mortensen, pass. Peniche 11/10. — California, Petersen, afg. Kristiania 14/11. — Charkow, Soeberg, afg. Neapel 10/11. — Christian IX, Madsen, ank. London 1/11. — Dagmar, Möller, pass. Deal 12/11. — Dania, Jørgensen, ank. hertil 20/9. — Ebro, Lunge, ank. hertil 13/11. — Florida, Ørsted, ank. Greenock 3/11. — Frederik VIII, Thomsen, afg. Kristianssand 16/11. — Garonne, Kromann, afg. Marseille 15/11. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 6/11. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, afg. Lissabon 11/11. — Kansas, Rasmussen, afg. hertil 13/11. — Kentucky, Svane, ank. Leith 25/10. — Kiev, Tonnesen, ank. London 6/11. — Louise, Svann, ank. Kirkwall 13/11. — Louisiana, Jonseu, pass. Lizard 7/11. — L. P. Holmblad, Mühlhof, afg. Rio de Janeiro 11/11. — Minsk, Gommesen, pass. Dungeness 9/11. — Morso, Nellemann, afg. herfra 10/11. — Moskow, Jacobsen, pass. Dungeness 5/11. — O. B. Suhr, Pedersen, ank. hertil 12/11. — Omsk, Kyllbeck, afg. Newcastle 8/11. — Oscar II, Hempel, afg. herfra 16/11. — Pennsylvania, Lissner, ank. Rio de Janeiro 28/10. — Pregel, Iversen, ank. hertil 14/11. — Romny, Bøgvad, pass. Gibraltar 10/11. — Saga, Hansen, ank. La Rochelle 15/11. — Skalholt, Sundvig, ank. hertil 11/11. — Texas, Clauson Kaas, pass. Dartmouth 3/11. — Tiber, Pape, afg. herfra 13/11. — Tomsk, Wiherg, ank. New York 12/11. — Tula, Therkildsen, ank. hertil 12/11. — United States, Gotsche, ank. New York 8/11. — Viking, Gjerloff, ank. Madeira 7/11. — Virginia, Fischer, ank. hertil 13/11. — Sejler Viking, Buntzen, afg. Buenos Aires 7/10.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Skagen 12/11. — Amalienborg ank. Gibraltar 12/11. — Brattingsborg pass. Hirtshals 12/11. — Borlum afg. Cienfuegos 11/11. — Dansborg ank. Savannah 2/11. — Elsborg ank. Seaham 12/11. — Flynderborg afg. Ymuiden 15/11. — Guldborg ank. Huelva 9/11. — Gurra ank. Helsingør 6/11. — Hammershus afg. Coronel 2/11. — Harrildsborg ank. Kjøbenhavn 10/11. — Jelling pass. Deal 1/11. — Jømsborg afg. Savannah 27/10. — Jungshoved ank. Paranagua 14/11. — Jægersborg pass. Skagen 10/11. — Kallundborg afg. Huelva 13/11. — Kala ank. Baltimore 12/11. — Klampenborg afg. Kjøbenhavn 14/11. — Kronborg afg. Santos 12/11. — Lejre afg. Aarhus 11/10. — Næsby ank. Kjøbenhavn 12/11. — Randelsborg pass. Hirtshals 12/11. — Rosenborg pass. Hirtshals 12/11. — Silkeborg afg. Quebec 1/11. — Skanderborg

pass. Norfolk 8./11. — Skodsborg ank. Manchester 4./11. — Spigerborg pass. Sagres 12./11. — Stegelborg afg. Sharpness 24./10. — Stjerneborg ank. Algier 13./11. — Tuborg pass. Dover 12./11. — Taarnborg afg. Leith 14./11. — Ulfsborg ank. Hull 28./10. — Uranienborg pass. Skagen 15./11. — Ørkild pass. Norfolk 6./11.

Vesterhavet. Marie, Nielsen, ank. Kubikenborg 16./11. — Noxos, Jensen, pass. Dragor 16./11. for Gefle. — Yrsa, Gramstrup, afg. Casablanca 13./11. til Barreiro. — Johanne, Mikkelsen, ank. Marieberg 15./11. — Fylla, Brinch, ank. Karrebæksminde 12./11. — Olga, Christensen, ank. Blyth 13./11. — Stella, Nielsen, ank. Palma de Mallorca 13./11. — Thyra, Lund, ank. London 13./11. — Norma, Madsen, afg. Kjobenhavn 13./11. til Marieberg. — Carmen, Basse, afg. Blyth 12./11. til Gustafsberg. — Nordsøen, Nielsen, afg. Norrköping 14./11. til Storfors. — Hobe, Gregersen, pass. Cabo Carvoeiro 11./11. til London. — Valborg, Winslow, ank. Brännfors. — Laura, Thøgersen, afg. Norrköping 13./11. til Furuögrund. — Nancy, Pedersen, ank. Skellefteå 12./11. — Anna, Jessen, ank. Gefle 11./11. — Ellen, Hansen, pass. Gravesend 11./11. for Yarmouth Road. — Nora, Hansen, ank. Burntisland 10./11. — Karla, Pedersen, afg. Frederikshavn 11./11. til Barcelona. — Inger, Skou, afg. Almeria 10./11. til Hull. — Bertha, Johansen, ank. Aberdeeu 9./11. — Gerda, Iversen, afg. Ardrossan 9./11. til Cartagena. — Cito, Toft, ank. Skellefteå 10./11. — Rigmor, Uldall, ank. Santander 9./11. — Dagmar, Sorensen, ank. Plymouth 8./11. — Polly, Mathiesen, ank. Poole 7./11. — Ulla, Hausen, afg. Kjobenhavn 8./11. til Wisbech.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, ank. Esbjerg 13./11. — Johan Siem, Tannebek, ank. Nakskov 14./11. — Harald Klitgaard, Nielsen, afg. Frederikshavn 12./11. — Russ, Petersen, afg. Helsingør 29./10. — Wladimir Sawin, Wittenkamp, afg. Louisburg 5./11. — Excolleuce Pleske, Boutrup, ank. Newcastle 3./11. — Michail Ontchoukoff, Nielsen, afg. Galveston 2./11. — Generalkonsul Pallisen, Folkenberg, afg. Las Palmas 30./10. — Wladimir Roitz, Olsen, afg. Newcastle 6./11. — Holmør Mørch, Christensen, afg. Pensacola 6./11. — Nowa, Dahl, afg. Horsens 11./11. — Freja, Harboe, ank. Livornua 5./11. — Rota, Christensen, afg. Rosario 11./11.

Det østasiatiske Kompagni. Magdala ank. Shanghai 9./11. udg. — Bandon pass. Suez 12./11. udg. — Fionia pass. Suez 11./11. hjemg. — Pangan pass. Port Said 7./11. hjemg. — Panama pass. Suez 12./11. udg. — Arabien afg. St. Francisco 9./11. hjemg. — Palstria afg. Balboa 8./11. hjemg. — Indien afg. Hongkong 7./11. hjemg. — Annam ank. New York 11./11. udg. — Tongking afg. Kristiania 12./11. udg. — Columbia ank. Genua 7./11. udg. — Australien ank. Sydney 15./11. udg. — Selandia ank. Kjobenhavn 13./10. — Jutlandia afg. Colon 2./11. hjemg. — Siam afg. Panama 3./11. hjemg. — Chumpon afg. Stornoway 4./11. udg.

Dampskibsselskabet Orient. Delagoa ank. Kristiania 16./11. udg. — Rhodesia pass. Las Palmas 9./11. udg. — St. Croix afg. Las Palmas 11./11. udg. — Tranquebar afg. Genua 14./11. — Transvaal pass. Las Palmas 31./10. udg.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. New York 6./10. til Kjobenhavn. — Gulfaxe, Petersen, afg. Filadelfia 10./10. til Kjobenhavn. — Skinfaxe, Weichardt, ank. Leith 28./10. — Rinfaxe, Haure Petersen, afg. Kjobenhavn 14./11. til Blyth.

Heimdals. Helga, Vaaben Hansen, ank. Tynen 10./11. — Elna, Rathje, ank. Sunderland 7./11. — Therese, Izard-Pedersen, ank. Tynen 10./11. — Harriet, Larsen, ank. Marseille 15./11. — Dagny, Therkildsen, ank. Duude 13./11. — Simone, Hausen, ank. Marseille 5./11. — Jeanne, Olsen, ank. Swansea 8./11. — Vera, Riso, afg. Susse 9./11. — Daisy, Jørgensen, ank. Genua 12./11. — Anine, Leth, ank. Sunderland 15./11.

Dania. Mary, Clausen, ank. Newcastle 14./11. — Flora, Lorentzen, ank. La Rochelle 8./11. — Nelly, Clausen, pass. Helsingør 11./11. for Dieppe. — Lilly, Bang, afg. Odense 13./11. til Norrköping. — Alexy, Duhn, afg. Boulogne 11./11. til Blyth. — Dagny, Sorensen, ank. Middlesbro 9./11.

Thurs. Peter Bom, Jørgensen, ank. Methil 10./11. — Petrine Hansen, Hansen, ank. Leith 11./11.

Brix Hansen & Co. Hillerød, Ankersen, ligger i Kirkwall.

Dampskibsselskabet Rødbjerg. Dansted ank. Blyth 31./10. — Hans Jensen ank. Helsingør 3./11. — Freja ank. Methil 11./11. — Enighedsgaard afg. Kalundborg 12./11. — Rigso ank. Kjobenhavn 16./11.

Orion. Sirius, Møller, ank. Larvik 15./11. — Orion, Madsen, afg. St. Viucant 16./11. til Ardrossan.

Era. Energi, Jensen, ank. Burntisland 12./11. — Emanuel, Svane, ank. Aalborg 14./11.

Sejlskibe.

Svendborg. Thor, Andersen, ank. Lübeck 8./11. — Zenitha, Jensen, ank. Kjøge 9./11. — Ørnøen, Rabach, ank. Oporto 8./11. — Gefion, Lund, ank. Svendborg 9./11. — Fædres

Minde, Nielsen, ank. Svendborg 9./11. — Nanna, Madsen, ank. Oporto 8./11. — Libra, Hansen, ank. Svendborg 10./11. — Doris, Købke, ank. Svendborg 10./11. — Noah, Jørgensen, ank. Fowey 6./11. — Dagny, Rasmussen, ank. Setubal 9./11. — Elisabeth Eff, Hausen, ank. Frederiksstad 11./11. — Ruth, Larsen, ank. Leith 10./11. — Bris, Jensen, ank. Kragero 11./11. — Anna, Fisker, ank. Genua 11./11. — Flora, Sorensen, ank. Barry Dok 10./11. — Dagmar, Petersen, ank. Genua 10./11. — Meta, Møller, ank. Lissabon 9./11. — Falken, Rasmussen, ank. Setubal 10./11. — Roma, Jørgensen, ank. Lübeck 12./11. — Fylla, Hansen, ank. Faaborg 12./11. — Sophie, Hansen, ank. Horsens 13./11. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Svendborg 12./11. — Concordia, Henriksen, ank. Hernösand 12./11. — Marie, Nielsen, ank. Aalborg 13./11. — Cimbrina, Larsen, ank. Gibraltar 12./11. — Lauritz, Carlsen, ank. Aarhus 14./11. — Clytia, Jensen, ank. Svendborg 14./11. — Otto, Klug, ank. Gefle 14./11. — Rota, Hansen, ank. Odense 15./11. — Delos, Andersen, ank. Setubal 30./10.

Era. Nanna, Østermann, ank. Malmø 8./11. — Argus, Jensen, afg. Bonanza 7./11. til Morlaix. — Duen, Hay, ank. Kjobenhavn 8./11. — Fredon, Christensen, ank. Brest 8./11. — Elsa, Boye, ank. Kjobenhavn 8./11. — Apollo, Albertsen, ank. Kristiania 8./11. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Malmø 8./11. — Theodor, Andersen, ank. Stege 8./11. — Fredensborg, Kisby, ank. Larvik 9./11. — Lauritz, Folmer, ank. Drøbak 10./11. — P. R. t. Kristiania. — Zephyr, Christoffersen, ank. Gøteborg 10./11. — Margrethe, Nielsen, ank. Kjobenhavn 10./11. — S. L. Weber, Rasmussen, ank. Kjobenhavn 10./11. — Hermod, Petersen, ank. Pont l'Abbe 9./11. — Actio, Christensen, ank. Setubal 9./11. — Eliezer, Nielsen, afg. Port Madoc 10./11. til Aarhus. — Hamlet, Rasmussen, ank. Setubal 9./11. — Johanne, Jørgensen, ank. Cadiz 10./11. — Svanen, Fabricius, afg. Irvine 10./11. til Brest. — Fulton ank. Cadiz. — Idun, Rasmussen, afg. Kjobenhavn 10./11. til Rønne. — Pampa, Thorsteinson, ank. Solvesborg 11./11. — Hebe, Clausen, ank. Fjellehroen 12./11. — Gertrud, Christensen, afg. Wemys 11./11. til Lysekil. — Phoenix, Christensen, ank. Nyborg 15./11. — Christiane, Petersen, ank. Randers 13./11. — Bertha, Madsen, ank. Gøteborg 14./11. — Acacia, Jensen, ank. Malmø 14./11.

Sonderho-Fane. Martha, Fischer, afg. Liverpool 10./11. til Cadiz.

INDHOLD:

Kjobenhavn, den 18. November 1915. — Sø- og Handelsretsdomme. — At stoppe og bakke. — Fragtmarkedet. — Generalforsamling. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. Kjobenhavns uofficielle Børskurs.

Sejlskib

80—100 Tons d. Vægt søges. Oplysninger med Opgivende af Pris og Udbetaling bedes sendt til „Dansk Søfartstidende“ Mrk. 624. F

ALFRED CHRISTENSEN

STEAMSHIP OWNER

STEAMSHIP, AVERAGE, INSURANCE & CHARTERING
AGENT COAL MERCHANT

MANAGER OF „NORDISK LLOYD“ MARINE INSURANCE CLUB

TELEGRAPHIC ADDRESS: „ALFRED“
WATKINS, SCOTT'S. A. B. C., ZEBRA, A. I., & PRIVATE CODES USED

KAY DYHR.

(Indehaver: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjobenhavn 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.

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 Teglgaardshavn 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 betales 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 760 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, & 2 Kr. pr. Ton	Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.	Maskinværksteder Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Højeværker. Vareskure, Vandhaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen Petroleumskafer 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 -	Lodspenge, naar Lods benyttes, betales 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. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyldning.		Køhalingsplads, 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, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse 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. 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.

- 1452. Sverrig. Ronneby. Søværke** udlagt.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 45/806. Stockholm 1915.)
En rød Vager med Ballon over 1 opadvendt Kost er udlagt tæt S. for 4,8 m Grunden paa 56° 06' 40" N. 15° 08' 30" E.
(Kort Nr. 160 og 206.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 55/1488. København 1915.)
- 1453. Sverrig. Gotland. Hoborg. Fyr** forandret.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 45/805. Stockholm 1915.)
Ombygningen af *Hoborg Fyr* er fuldført. Fyret viser nu Et-Lyn hver 5 s. Synsvide: 20,5 Sm. Linseapparat af 1ste Orden. 56° 55' 20" N. 18° 09' 04" E.
(Kort Nr. 205 og 206.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/1021. København 1915.)
- 1454. Sverrig. Bottniske Bugt. Karlsborg. Mindre Dybde.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 45/804. Stockholm 1915.)
Paa 6,5 m Grunden paa 65° 40' 37" N. 23° 24' 50" E., som er afmærket med en Stage med Kost, er der kun 5,8 m Vand.
- 1455. Sverrig. Bottniske Bugt. Seskar N. Grund.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 45/803. Stockholm 1915.)
En Grund med 5 m Vand er fundet, N. for *Seskar*, paa 65° 45' 17" N. 23° 41' 50" E. En Stage vil blive udsat tæt N. for Grunden.
- 1456. Tyskland. Vinterafmærkning.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 61/2252. Berlin 1915.)
I *Tyskland* er Udlægningen af Vinterafmærkningen begyndt.

1457. Tyskland. Rixhöft E. Drivonde Vrag.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 62/2306. Berlin 1915.)
E. for *Rixhöft* er et drivende Vrag observeret paa c. 54° 48' N. 18° 38' E.

1458. Tyskland. Stilo Fyr NW. Vrag.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 62/2365. Berlin 1915.)
Vraget af Damperen *Margarete* ligger c. 2 Sm NW. for *Stilo Fyr* i 15 m Vand.
Stilo Fyr: 54° 47' 18" N. 17° 44' 20" E.

1459. Tyskland. Flensborg Fjord. Trømmerup—Farensort. Sømærke inddraget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 61/2257. Berlin 1915.)

De smaa, graa Spirtønder med rød-hvide Flag, som laa paa efternevnte Steder, er inddragne:

1. Ved *Trømmerup* paa c. 54° 50'² N. 9° 30'⁷ E.
2. Ved *Erieshøken* paa c. 54° 49'³ N. 9° 29'³ E.
3. Ved *Kolland* Grund paa c. 54° 50'⁴ N. 9° 28'⁹ E.
4. Ved *Farensort* paa c. 54° 49'⁵ N. 9° 28'⁹ E.

Positionerne svarer til *danske Kort*, lægges 0'¹ til Br., svarer de til *lyske Kort*.
(Kort Nr. 241, 243 og 253.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1490. København 1912.)

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

1460. Danmark. Sundet. København. Skydning fra Forter.

I Tiden fra den 25de November til den 17de December 1915, begge Dage inklusive, vil der blive afholdt Skydning fra Forterne omkring *København*.

Signaler for Skydning se „E. f. S.“ Nr. 30/1028 for 1915.
Middelgrund-Fort: 55° 43'¹/₄ N. 12° 40'¹/₄ E. *Drager-Fort*: 55° 35'¹/₄ N. 12° 41' E.

1461. Danmark. Sundet. Søndre-Mint SE. Klokketønde inddraget.

Klokketønden *Søndre-Mint SE*. er inddraget. (Se Danske Lods Side 314 og Fyr-Fort. Nr. 249.) 35° 35' (38") N. 12° 49' (45") E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/990. København 1915.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1462. Danmark. Kattegat. Randers-Fjord. Møllegrund E. Sømærke opført.

For at markere Stedet, hvor udgaende Skibe skal begynde at dreje, for at gaa klar af *Møllegrund*, er der paa Grunden E. for Løbet, omtrent W. for *Udby*, opført en Due d'Albe i 2½ m Vand. Due d'Alben har et hvidt Kryds paa Toppen, og den er omgivet af Isbrydere. 56° 34' (35") N. 10° 16' (11") E.
(Kort Nr. 158 og 273. Danske Lods Side 167. Søm.-Kort. Side 28.)

1463. Sverrig. Skagerrak. Marstrand—Uddavalla. Belysning forandret.

(„Underrøttelser för söfarande“ Nr. 45/810 og 811. Stockholm 1915.)

I Løbet mellem *Marstrand* og *Uddavalla* er der sket følgende Forandringer ved Belysningen:

- I. Paa den N.-ligste af *Snöholmarna* er tændt et hvidt, rødt og grønt Lyrfyrt, der viser To-Lyrt hvor 6 s. Lyset er:
1. grønt
1. Pejlinger fra 11° til 17°,

1463. **USA.** **VERMONT.** **JEFFERSON COUNTY.** **LYN LYNN.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 1027. London 1915.)

1. *San Juan Griego* hvide, faste Fyr er tændt. Fyret staar paa Kysten 2,4 Sm 70° (misv. E. t. N. $\frac{3}{4}$ N.) fra Yderenden af *Maria Lobre* Punt. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 3 Sm. 9 m høj Fyrbaake. Fyret kan let forveksles med Lysene i Byen. 11° 04 $\frac{1}{2}$ ' N. 63° 57 $\frac{3}{4}$ ' W.
2. *Pampatar* hvide, røde og grønne, faste Fyr er tændt, 0,25 Sm 17° (misv. N. t. E. $\frac{1}{2}$ E.) fra Midten af *Pampatar Castle*. Flammens Højde: 70 m. Synsvidde: 8 Sm. Fyrpæl. 10° 59 $\frac{1}{4}$ ' N. 63° 47 $\frac{1}{4}$ ' W.

1474. **St. Domingo (Haiti) S.-Kyst. Saona. Point Cana. Fyrs Beliggenhed.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 42/3061. Washington 1915.)
Point Cana hvide Blinkfyrt ved *Saona* staar paa c. 18° 07' 39" N. 68° 33' 54" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/1187. København 1915.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1475. **Italien W.-Kyst. Kap Bianco. Lystønde udlagt.**

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 279/517. Genova 1915.)

Tønden ved Kap *Bianco* Grund er ombyttet med en Lystønde, der viser grønt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s. Synsvidde: 4,5 Sm. 42° 49' 36" N. 10° 20' 59" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/1112. København 1915.)

- | | | | | |
|------------------------|---|---------------|---------|---------|
| 2. hvidt | i | Pejlinger fra | 17° til | 21°; |
| 3. rødt | i | — | 27° | — 78°; |
| 4. grønt | i | — | 78° | — 137°; |
| 5. hvidt | i | — | 137° | — 147°; |
| 6. rødt | i | — | 147° | — 174°; |
| 7. hvidt (uforstærket) | i | — | 174° | — 240°. |
- Flammens Højde: 4 m. 58° 02' 43" N. 11° 47' 51" E.

- 6 s. Lyset er: II. Paa *Gallarö* er tændt et hvidt, rødt og grønt Lynfyrt, der viser To-Lyn hver

- | | | | | |
|------------------------|---|---------------|---------|---------|
| 1. grønt | i | Pejlinger fra | 10° til | 14°; |
| 2. hvidt | i | — | 14° | — 16°; |
| 3. rødt | i | — | 16° | — 27°; |
| 4. hvidt (uforstærket) | i | — | 27° | — 200°; |
| 5. grønt | i | — | 200° | — 215°; |
| 6. hvidt | i | — | 215° | — 222°; |
| 7. rødt | i | — | 222° | — 233°. |
- Flammens Højde: 5 m. 58° 06' 18" N. 11° 48' 18" E.

- III. Ved *Svenesund* er tændt et hvidt, rødt og grønt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 3 s. Lyset er:

- | | | | | |
|------------------------|---|---------------|----------|---------|
| 1. grønt | i | Pejlinger fra | 197° til | 207°; |
| 2. hvidt | i | — | 207° | — 212°; |
| 3. rødt | i | — | 212° | — 229°; |
| 4. hvidt (uforstærket) | i | — | 229° | — 313°; |
| 5. grønt | i | — | 313° | — 350°; |
| 6. hvidt | i | — | 350° | — 8°; |
| 7. rødt | i | — | 8° | — 18°. |
- Flammens Højde: 5 m. 58° 08' 27" N. 11° 50' 08" E.

- IV. Paa *Strandånäs* er tændt et hvidt, rødt og grønt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 3 s. Lyset er:

- | | | | | |
|------------------------|---|---------------|----------|---------|
| 1. grønt | i | Pejlinger fra | 175° til | 179°; |
| 2. hvidt | i | — | 179° | — 190°; |
| 3. rødt | i | — | 190° | — 263°; |
| 4. hvidt (uforstærket) | i | — | 263° | — 345°; |
| 5. grønt | i | — | 345° | — 352°; |
| 6. hvidt | i | — | 352° | — 355°; |
| 7. rødt | i | — | 355° | — 4°. |
- Flammens Højde: 4 m. 58° 12' 09" N. 11° 50' 56" E.

- V. *Björningarna* Fyr er forandret til at vise Et-Lyn hver 3 s. I øvrigt uforandret. 58° 15' 44" N. 11° 49' 49" E.

Synsvidden for Fyrene er 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/481 og 25/650. København 1915.)

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

1464. **Holland. Zeegat van Goeree. Forbud.**

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 188/1707. 's-Gravenhage 1915.)

Det er forbudt Fiskerifartøjer og andre Smaafartøjer at komme ind i den Del der ligger uden for *Noord-Pampus* Parvandet, og som mod N. begrænses af Linien gennem Spidstønderne *Noord Pampus* Nr. 2 og Nr. 3 og *Rak van Scheelhoek* Nr. 3 og mod S. af Kanten af *Scheelhoek* Banke. *Scheelhoek*: 51° 49' N. 4° 03' E.

1465. **England. Themsen. Trafikbestemmelser forandret.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 1041. London 1915.)

mod W. og *Swank Head* Lystønde eller en Linie mellem Tønderne *South Long Sand* og *East Sand* mod E. i Tiden mellem Kl. 7 Em. og Kl. 4½ Em.

Skibe, som ligger til Ankers inden for ovennævnte Grenser, maa ikke vise noget som helst Lys i Tiden mellem Kl. 7 Em. og Kl. 4½ Em.

Alle andre Løb er lukket for Besejling.

„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 53/1871 annulleres.
„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/1811 og 51/1811 og 14/1880. København 1915.)

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

1466. England. Bristol Kanal. Helwick. Fyrskib flyttes midlertidig.

„Notice to Mariners“ Nr. 1057. London 1915.)
Omtrent den 14de November 1915 flyttes *Helwick* Fyrskib — uden nærmere Bekendtgørelse — 3½ Sm i Retning 192° (misv. S.W. t. S., ¾ S.) og kommer til at ligge 7,0 Sm 211° (misv. S.W. 1¼ W.) fra W.-Enden af *Worms Head*. c. 51° 27' N. 4° 26½' W.

1467. Skotland. Firth of Clyde. Trafkbestemmelser.

„Notice to Mariners“ Nr. 1071. London 1915.)

Der er truffet følgende Bestemmelser for Besejlingen af *Firth of Clyde*:

Saa vel indgaende som udgaende Skibe skal passere mellem de 2 Trawlere, der afmærker Løbet i Hindringen, som nu eksisterer mellem *Cloch Point* og *Dunoon*.

a) Den E-lige Trawler ligger c. 1540 m 281° (misv. N.W. t. W. ¾ W.) fra *Cloch Fyr*. Den er rødmalet, og den giver som Taagesignal 4 Stød med Dampfløjer (1 langt, 1 kort, 1 langt og 1 kort) hver 2 Minutter, skiftevis med Taagesignalet fra den W-lige Trawler.

b) Den W-lige Trawler ligger c. 185 m 272° (misv. W. t. N. ¾ N.) fra den E-lige Trawler. Den er grønmalet, og den giver som Taagesignal 3 lange Stød med Dampfløjen hver 2 Minutter, skiftevis med Taagesignalet fra den E-lige Trawler.

Fra hver af Trawlerne vil der blive givet følgende Signaler, som hejses under den Raanok, der viser over mod den anden Trawler:

O m D a g e n : To Kugler (den ene under den anden) betyder Løbet aabent for indgaende Trafik.

En Kegle med Spidsen opad betyder Løbet aabent for udgaende Trafik.
Naar intet Signal er vist betyder det, at Løbet er spærret.

En grøn Lanterne betyder Løbet aabent for udgaende Trafik.
En grøn Lanterne under en rød betyder Løbet spærret.

O m N a t t e n : En rød Lanterne betyder Løbet aabent for indgaende Trafik.
En grøn Lanterne betyder Løbet aabent for udgaende Trafik.
En grøn Lanterne under en rød betyder Løbet spærret.

En sortnalet Trawler er fortojet N. for disse Trawlere paa W.-Siden af Passagen. Intet Skib maa komme inden for ½ Sm fra Trawlerne, naar disse ikke viser det specielle Signal, som betyder, at Løbet er aabent for det. Indgaende Skibe skal blive mindst ½ Sm fra Trawlerne, naar disse viser Signal for, at Løbet er aabent for udgaende Skibe. Udgaende Skibe skal blive mindst ½ Sm fra Trawlerne, naar disse viser Signal for, at Løbet er aabent for indgaende Skibe.

Farten maa ikke overstige 10 Knob, og det tilrådes at holde midt i Løbet, naar man passerer mellem Trawlerne. Forbindelseslinien mellem Trawlerne er lodret paa Strømmens Retning ved Flodtid (Strømmen løber altsaa lige gennem Løbet mellem Trawlerne).

Udgaende Skibe skal nærme sig Trawlerne paa Kursen 196° (misv. S.W. t. S.); de skal holde den sort og hvid tærmede Lystønde, som viser grønt Lys med En-Kornørkelser, og som ligger ¾ Sm 27° (misv. N.E.) fra Trawlerne, paa Bagbordets Side. Indgaende Skibe skal holde E. paa henimod Undersøgsels-Ankerpladsen og *Keppock Point*, naar de er kommet inden for Trawlerne.

Advarsel. Undladelse af nøje at overholde de udstedte Bestemmelser for Besejling, Lodning m. m. ved de *britiske* Havne, Floder og Farvande, vil blive betragtet som en Overtrædelse af Bestemmelserne.

Enhver, der er skyldig i en saadan Overtrædelse, vil blive straffet saavel med Fængsel som med Bøder.

Enhver, der tilskynder til eller hjælper til en saadan Overtrædelse, vil selv blive betragtet som skyldig i en saadan Overtrædelse.

Opmærksomheden henledes paa, at ethvert Brud paa Bestemmelserne kan medføre Tilbageholdelse af Skib eller Fartøj.

Dunoon Bank: 55° 56¾' N. 4° 54¼' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/967, 39/1047 og 54/1480. København 1915.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1468. Island W.-Kyst. Reykjanes og Skagi (Gardskagi) Fyr forandres ikke.

De behudede røde Lysvinkler vil ikke blive indsatte i *Reykjanes* og *Skagi* Fyr, saa Byrøne vil fremdeles kun vise hvidt Lys.

Reykjanes: 63° 48' 55" N. 22° 42' 30" W. *Skagi*: 64° 04' 57" N. 22° 41' 52" W. (Kort Nr. 147, 226, 239 og 260. Islandske Lods Side 45 og 47. Fyr-Fort. Nr. 613 og 616.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 42/1096 og 1097. København 1915.)

1469. Atlanterhavet i Portugal W. Drivende Vrag.

„Notice to Mariners“ Nr. 1049. London 1915.)
Den 29de Oktober d. A. er Vraget af en Staallegter observeret paa 40° 02' N. 12° 15' W. Vraget er sandsynligvis drevet i Retning 190° (misv. S.W. t. S. 7/8 S.) med en Gennemsnitsfart af c. 11¾ Sm pr. Døgn siden den 20de Oktober d. A.

1470. Atlanterhavet. Drivende Vrag.

„Notice to Mariners“ Nr. 1042, 1048 og 1072. London 1915.)
1. Den 23de Oktober d. A. er et brændende Vrag observeret paa 48° 18' N. 35° 00' W.

2. Den 20de Oktober d. A. er et Vrag observeret paa 51° 24' N. 27° 38' W. Vraget er sandsynligvis det samme som det i „E. f. S.“ Nr. 53/1374 rapporterede Vrag; i saa Tilfælde er det drevet i N.E.-lig Retning med en Gennemsnitsfart af c. 23 Sm pr. Døgn.
Den 29de Oktober d. A. er dette Vrag observeret paa 50° 50' N. 23° 55' W., og Vraget er siden 20de Oktober drevet i E.-lig Retning med en Gennemsnitsfart af 16¼ Sm pr. Døgn.

1471. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Tangier Sund. Watts Island. Fyr forandres.

„Notice to Mariners“ Nr. 12/3056. Washington 1915.)
Omtrent den 1ste December 1915 forandres *Watts Island* Fyr til at vise hvidt Et-Blink hver 5 s., Blink 1 s., Mørke 4 s. 37° 46' 57" N. 75° 53' 37" W.

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

1472. Venezuela. Rio Higuero. Fyr tændt.

„Notice to Mariners“ Nr. 1028. London 1915.)
Rio Higuero hvide, faste Fyr er tændt. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 8 Sm. Taarn. 10° 29¼' N. 66° 05¼' W. (eng. Kort Nr. 1966).

	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 5 Fod. Færvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyr-linier. Lystønden uden for Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation. en Lods-kutter ligger som Regel uden for eller inden for Barren Bugsering ved Havnens Bugser-damper. 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 taas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning be-sørges af her-værende Fir-maer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbedding for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
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 Lodepenge 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 Skibesmedie. 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.	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; Kuliydere 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 7,3 m.	Skibeafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 98 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 Jernskibs- og Maskinbyggeri. Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 900 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.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 20 Fod 6,3 m og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledestyr. 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 be-sørges af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Køhalingssplads haves. Kran til 6 Tons. Jernbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugser-afgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{2}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 28 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavns siden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkepenge For hver paa-begyndt Maa-ned 8 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der løs- ses eller la- des ved Bol- værker, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der løs- ses eller la- des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebeta- les dog efter vissønærme- re Regler for Varer, der in- de 3 Maane- derefter ind- føres til Udlandet.	Lodspenge betales ef- ter Skibets Dybgaa- ende, Drægtighed og den Distance, der lod- ses, og ere meget mo- derate. Der er Som- mer- og Vintertakst. Bugsering af Damp- skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Di- stance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Mini- steriet ap- prøvede Takster, I Toldhavnen efter nærmere Overens- komst med vedkommen- de Arbejder- formand (Ste- vedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons, Op- halingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibbyggerier, 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.	Svæbassin, 137 m bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalings- bedding og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jernbanespor langs begge 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 à 11 Fod, det samme ved de for- reste 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.	Staalskibbyggeri 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 ankom- mer 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 Spedi- tørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havne- pladsen er belyst. Jernbanespor langs den største Del af Bolværkerne.
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 ufornøden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. Vandværkevand pr. Slange: 15 Øre pr. T.	Losning besørges af Ladnings- modtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havne- plads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nakskov.	Indtil Slot 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 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 Kølhalingsplads, 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 besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørger af Lødningsmodtageren.	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 $\frac{1}{2}$ ' alt eng. Maal.
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 hjemme-hørende 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 besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
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 $\frac{1}{2}$ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Føme. Lods en 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 besørger af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernban spor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingsplads.
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 Ørødde, 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 Kølhalingsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibesmedie.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Seen til Stige Lods frihed. Lodstvang mellem Stige og Odeus 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 besørger af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jernbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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, Kølhalingsplads og Reparationsværksted. Vandforsyning, Jærnbanespor lange 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, næste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Kølhalingsplads og Reparationsværksted findes.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 å 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: At 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 Damp.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, 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. 5½, å 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 ¼ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 2½ Fod. Bolværkshøjden 5 å 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	Ballastafgift til Havnen 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 1 Kr. pr. Ton. Vand: 1 Kr. pr m ³ Slangeafgift p. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe 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.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebajer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	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, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Stavanger Preserving Co.

Stavanger.

Hermetik til Skibsbrug

faas hos

Skibsprovianteringshandlernerne

over hele Verden.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindselev, Vesteraaagade, Aalborg.
Metalstøberl. Spec: Skibsarbejde.



OLSKILD

Bedste Olieøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overall.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

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

P. Ph. Stuhr's Maskin- & Skibsbyggeri,
Aalborg.

5 Ophalerbeddinger for Skibe indtil 240 Fod lange og
1100 Tons Egenvægt.

Reparationer udføres hurtigt og solidt

Jydsk Telefon: 1177. — Statstelefon Nr. 9.
Telegram Adresse: »STUHR«.

Frederikshavns Værft og Flydedok A/S

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne. Største Skib 257'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse: VÆRFTET FRIH. —
— Telefon 210. — Statstelefon 4. —

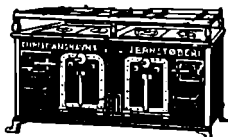
DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S

AFDL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMPLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS-
BAGE-
OVNE

KABYS KOMFURER
I ALLE STØRRELSER



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

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. „Dansekøloyd“.

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 4108.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,050.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinnsbyer.

Post-Adresse: Kristianogade 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 Provinnsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr.
42

Fjerde Søforsikringsselskab 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 266 og 10756



NORSKE LLOYD

Kristiania

Sø-, Vare-, Breakdown-
og Ansvarsforsikring.

Genforsikrings-Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 6 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

Telegr.-Adr.: »REASSURANCE«.

Sigurd von Pfaler & Co.

Assurancekontor for

Sø-Transport og

Krigsforsikring

Østergade 37. — Kjøbenhavn K.

Telefon: Central 12.537. — Tlgr.-Adr.: „KRIGSPFALER“.

LANDMANDSBANKEN

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

H. NIELSEN

1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags
Skibsreparationer.

Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

WIESE & Co., LISSABON.
SKIBSMÆGLERE & SALTEKSPORTØRER.
Bunker Kul. (Største flydende Kullager). Billigste Priser.
Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Førene Dampskibs-Selskab		218 ¹ / ₂	218 ¹ / ₂
Danmark		218	219 ¹ / ₂
Norden		241 ³ / ₄	242
Carl		269	269 ¹ / ₄
Dannebrog		289 ³ / ₄	290
Skjold		252 ¹ / ₄	252 ¹ / ₄
Urania		—	—
Dampsk. af 1896		262 ¹ / ₄	262 ¹ / ₄
Heimdals		291	291
German		286	286 ¹ / ₂
Neptun		262 ¹ / ₄	263
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		138 ³ / ₄	139
Stats- og Kredittforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ nops. Stats.		—	—
3 ¹ / ₂ Husejer Kreditk. 1. Afđ. 1. S.		—	—
1 ¹ / ₂ Kbhvns. Kreditk.		—	—
4 ⁿ — — — 2. Serie.		—	—
4 ⁿ — — — 1.		—	—
4 ⁿ Østif. Kredit.		81 ¹ / ₄	85 ¹ / ₄
4 ^o — — — 7.		84 ¹ / ₄	85 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ — — — 6.		—	—
3 ¹ / ₂ Landkreditk.		3	—
Aktier.			
Nationalbank		142 ³ / ₄	14 ¹ / ₂
Privatbank		117 ¹ / ₄	117 ¹ / ₂
Landmandsbank		141 ¹ / ₂	141 ³ / ₄
Handelsbank		154	155
Kbhvns. Låne- og Diskontobank		101 ¹ / ₄	102
Sukkertabr.		263 ¹ / ₄	263 ¹ / ₂
Burm. & Wain		124 ¹ / ₂	125
Bryggeri Aktier		153 ¹ / ₄	154
Helsingørs Jærnsk.		—	—

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	75 00	
London	17 40	
Paris	63 00	
Amsterdam	158 00	
Wien	54 50	

Møller & Rée,

Bankieretning, 16. Ved Stranden.

WIDEMAN'S

Selvsmørende WIRE BLOCKS

Prima svensk Fabrikat.

Repræsentanter:

JACOB DESSAUER & Co.,

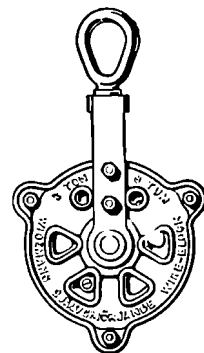
JERNBANEGADE 4,

KØBENHAVN B.

TELEFON: CENTRAL 7063.

Prisliste paa Forlangende.

Levering prompt fra Lager i Stockholm.



Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.

Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.

Telefon 97.

Telegramadr.: „Neptun“.

Største en gros Lager af

Tr. Rør, Fittings - Kedelrør - Armaturer



Anvend kun vor fortrinlige, sugedygtige

PUDSETVIST „AH“

i meget haandterlige Baller à 50 kilo

Sanitetsartikler, Væg- og Gulvfliser,

Bygningsstøbegods

OHLSEN & AHLMANN A/S

KØBENHAVN

Telegr.-Adresse: »OHLSEN«

Egen Telefoncentral 7890

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 640.

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, Natlft. J27—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

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

Aarhus. Sophus E. Johnsen. Tlf. 2859 & 2879. Tigr.-Adr.: Sejus. Breve til min Adresse leveres straks ved Skibs Ankomst. Motorbaad til Rheden.



BRASSO
FLYDENDE
METAL
PUDSE-EXTRAKT.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

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.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedør.

Telegr.-Adr. „Vollheim“, Lovisa.

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. 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.

Dam & Svensson, Skeppsmåklare,

Telegr.: DAMSON. **Oskarshamn.** Telegr.: DAMSON

P. Jørgensen & Co., Korsør.

Telegramadr.: „Jørgensen“.

— **Skibsmæglere.** —

Telefon 6 & 16.

Statstelefon 11.

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed
Petrograd og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.

Petrograd
Tigr.: „Hansen“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Telegr. „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr. „Sojus“
Petrograd, Wass. Ostrow. 17 Line. No. 4.

R. A. ROBERT, KØBENHAVN, AMALIEGADE 26. BEFRAGTNING.

Telegram Adresse: „ROBERTUS“.
Telefoner: 6357 & 6358. Statstelefon: 188.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Jens Philipsen
Statsaut. Forhyring
Havnen 13. Telefon 732.
Horsens.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

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

Telefon 6430. **SKIBE** Telegr.-Adr.: „Frelights“

Køb og Salg samt Kontrahering af
**Damp-, Sejl-
og Motorskibe.**

C. P. JENSEN,

PAUL ANKERGADE 2.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn
Telegr. Adr.: Harkristensen.

H. P. NIELSEN
Skibshandler
ESBJERG

Forlang Olielejtøj fra
Jydsk Olielejtøjfabrik
Telefon 1430 Randers Telefon 1430

J. C. Jensen og R. B. Christiansen
Sagfører Overretssagfører
sp. Søsager
St. Voldgade 10, Randers
Telefon Nr. 47

Overretssagfører
E. Moltzen
Odense
Retssager (sp. Sø- og Handelssager)
og Handelsinkassation.

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

Husk
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.
Stort Lager af tørdrygede Kødvarer.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretning,
Telt. 6. **Dragør.** Telt. 6.

Motorbaade er altid i Soen. Fri
Ind- og Udsejning.

Kommisioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent
Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotskyrning“.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarle
Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlf. Adr.: Telefon: 3224.
Tonnage. Telefon: 3244.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjorbecks Eftf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonvørk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

N. W. PESCHARDT
VEJLE

anbefaler sin Skibshandel

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

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



Forlang altid
OTTO
MØNSTED'S
OMA
Plante-Margarine
Fortrinlig til Bordbrug
Baging og Stegning.

Utzon & Stegmann, Skibsmæglere. Aalborg.

Telegr.-Adr.: **UTZON.**
Telefoner: 2200 - 2075.
Statstelefon 2.

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“.

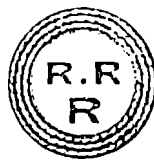
Prøvegang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faae overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Aarhus mekaniske Værksted
Alle Slags Skibs- og Maskinreparationer
samt Kedelrensning udføres.
Fredensgade 16. **Telefon 3950.**

A. WILSON, Kobbersmedie
Alt Skibsarbejde udføres.
Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 187.

Dykkerarbejde tilbydes.
Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og
midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværks-
arbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved
Henvendelse til
Entreprenør F. HINRICHSEN,
Thorshavnsgade 3.
Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

Randers Rebslaaeri



Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltouge
til Skibsbrug og Elevatorer



HERKULES
Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

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

Vølund Raolie-Motor „Neptun“. 5—100 **A/s „VØLUND“.**
Billig Drift — Solid — Driftssikker. HK **Blegdamsvej 32. København N.**

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“

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petilinio à 45mm Bredder 30 Øre.
Anden Side og Siden efter Tekst pr. Petilinio à 45mm Bredder 25 —
De øvrige Sider pr. Petilinio à 45mm Bredder 20 —
Moderation for 5 Gange 13 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

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

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

Telefon Nr. 4639

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

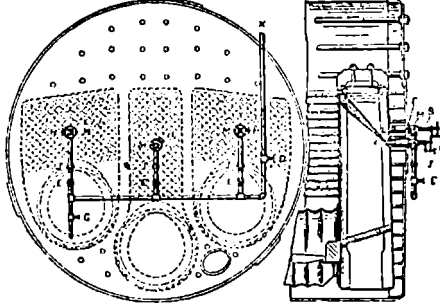
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 47.

Kjøbenhavn, Torsdag den 28. November 1918.

22. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bugerste Del af Kælden. Renser Rør, Plinder og Forbrændingskammer medens Kælden er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haendtag og uden at behøve at rulle Røgkammerdorene. Hvorved undgåes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower fåa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

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

Eneforhandler: **M. B. COHN,** TELEFONER.
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30. 1403 — 1405
Telegram-Adresse: „AMIANTE“. 3053 — 3073

TUX-RAAOLIE-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

AKTIESELSKABET HOLZAPFEL-SELANDIA

Compositloner Rustbeskyttende Farve

Jern, Staal og Træskibsbunde. Indregistrere Varemerke

Leverandør til Flaaden. Telegramadr.: „HOLZANDIA“. Telf.: 5801. Palm 2256.

Kontor: Toldbodvej 7, Kjøbenhavn. Fabrik: Øresundsvej, Amager.

Bunkers og Lastrum. Leverandør til Statsbanerne.

W. POULSEN & CARR, Newcastle-upon-Tyne

Skibsmæglere og Befragtningsforretning

Bunker Kul: Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat til billigste Priser.

Telegram-Adresse: „PROMPT“. NEWCASTLETYNE.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

Petrograd. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Rahtjens originale Composition.

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.

Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**

Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

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

BOLINDER-MOTOREN.

Uddrag af Motorleverancer:

Motorskonnert „Kvik“, tilh. Skibsr. Knakkegaard, 570 Tons D. W. 120 H. K. Bolinder M.

— „Morten Jensen“ tilh. Skibsr. Knakkegaard, 510 Tons D. W. 160 H. K. Bolinder M.

— „Jens Riis“, tilh. Skibsr. Knakkegaard, 200 Tons D. W. 80 H. K. Bolinder M.

— „Hj. Sørensen“, tilh. Skibsr. Knakkegaard, 775 Tons D. W. 240 H. K. Bolinder M.

Motorskib „Turisten“, tilh. D/S Turisten, Passagerskib, 120 H. K. Bolinder M.

— Under Bygning for D/S Rødbj Havn, 250 Tons D. W. 120 H. K. Bolinder M.

— Under Bygning for D/S Rødbj Havn, 250 Tons D. W. 120 H. K. Bolinder M.

— Under Bygning for Østasiatisk Komp. A/S, 700 Tons D. W. 320 H. K. Bolinder M.

— Under Bygning for Østasiatisk Komp. A/S, 700 Tons D. W. 320 H. K. Bolinder M.

Leveret og installeret af:

N. C. Breit & Co.,
København.

„Solicum“ Patent Mønne Maling

bedste og billigste Rustbeskyttende Farve færdig til Brug

Roar Rosing,

Vestervoldgade 92, København B.

Telefon Byen 3638. — Telegram-Adresse: „AMHEGN“.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi, Metalstøberi og Kobbersmedie.

Kramtapaksler og Skræksler 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“.

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
•Bunker-
depot•

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT

Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.
ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

Telefon
513

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
•Bunker-
depot•

HELSINGØRS BUNKERKUL DEPOT.

Prima Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat til Dagens billigste Priser.

C. K. HANSEN.

KØBENHAVN.

∴ DAMPSKIBSRHEDER ∴

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.
BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dampskibsselskaberne VULCAN og MERCUR

Telefon 5459. Telegramadresse: „Canus“.

Korresponderende:

Reder N. P. Nielsen,

Herluf Trollesgade 28.

A. O. ANDERSEN & Co.

Copenhagen & Christiania.

Telegr.: Pacao { Copenhagen. Teleph. { 5836 Copenhagen.
Christiania. { 19369 Christiania.

STEAMSHIP OWNERS-AGENTS

Chartering - Clearance - Average.

P. Brown jun. & Co.

Dampskibsrederi * Dampskibsagentur.

Amallegade 43. — Telegr.-Adr.: »Brown«. — Tlf. C. 276.

ALFRED CHRISTENSEN

STEAMSHIP OWNER

STEAMSHIP, AVERAGE, INSURANCE & CHARTERING
AGENT COAL MERCHANT

MANAGER OF „NORDISK LLOYD“ MARINE INSURANCE CLUB

TELEGRAPHIC ADDRESS: »ALFRED«

WATKINS, SCOTT'S. A. B. C., ZEBRA, A. I., & PRIVATE CODES USED

Knud Degn.

Raadgivende Ingeniør,
cand. polyt. M. Ing. F.

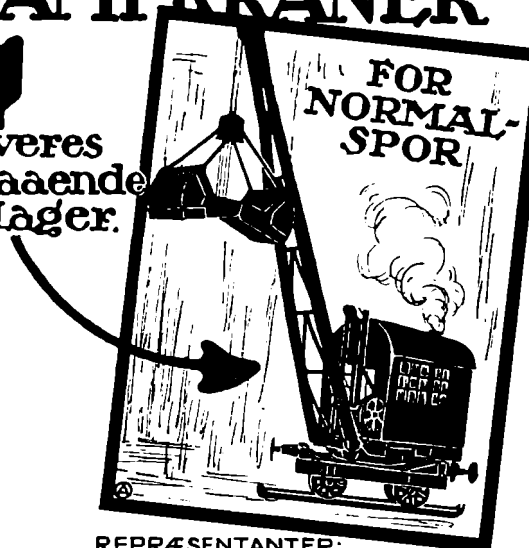
projekterer og leder Udførelsen af alle Slags

Havne- & Uddybningsarbejder

Kontor: Havnegade 55¹, København K. Telefon 351.

DEMAG DAMPKRANER

leveres
omgaaende
fra Lager.



REPRÆSENTANTER:

EDWARDS & RASMUSSEN

INGENIØRER

KØBENHAVN B, VESTERGADEN 3.

DEUTSCHE MASCHINENFABRIK AG DUISBURG

„UTRECHT“

Maskin- og Skibsbyggerier,

ved Ingeniør Andr. Vang, Hellerup,

Generalrepræsentant

for Skandinavien og Rusland.

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibsnandlere.

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.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havori og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Clarerung.

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

H. NIELSEN

1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags
Skibsreparationer.

Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

Kjøbenhavn, den 25. November 1915.

De tyske Eksportfirmaer under Krigen. Efter »Svensk Export« gengiver vi nedenstaaende Betragtninger over den tyske Eksport Handels Stilling under Krigen og dens Udsigter efter denne, som har været fremsat i tyske Fagskrifter.

Den tyske Handel paa Udlandet kan, sammenlignet med sit tidligere Omfang, betegnes som paa det nærmeste stillestaaende. Dette gælder især om Hamburgs Eksporthandel, som sikkert lider mest under Krigens abnorme Forhold, saameget mere som denne Bys Eksportører i endnu højere Grad end Tysklands øvrige Eksportører har været flod med at give udenlandske Kunder Kredit. Paa Grund heraf har Eksportørerne nu betydelige Kapitaler staaende fast i fjendtlige Lande, eller i neutrale Lande, som fremdeles opretholder Moratorier, hvad der gør, at de ofte savner Midler til at deltage i anden indbringende Virksomhed. Hvor ny Kapital har kunnet tilvejebringes med eller uden Hjælp fra Statens eller de offentlige Kreditinstitutioners Side (Laanekasserne og Krigskreditbankerne), har man fundet et nyt Virksomhedsfelt, som med Held udnyttes paa Importens og Arméleverancens Omraade. Det er endogsaa hendet at Eksport-Aktieselskaber efter denne Omlægning har kunnet udbetale en forhojlet Dividende til deres Aktionærer.

Berlins Eksportverden rammes ikke saa haardt af Udenrigshandelens Ophør. Denne By har nemlig i Fredens Tid været forsigtigere med Kreditgivning, saa at dens Tab saavel absolut som relativt er mindre end Hamburgs, hvorfor dens Eksportører har haft flere Midler i Hænde til at omlægge Virksomheden paa Indlandet. I Særdeleshed har Berlineksportørerne fundet lønnende Opgaver ved direkte eller indirekte Arméleverancer og ved Anskaffelse af vigtige Raamaterialer.

Om Udsigterne for den tyske Eksporthandel efter Krigen tillader man sig i Almindelighed ingen bestemte Spaadomme. Man nærer gennemgaaende i de tyske Eksportkredse den faste Overbevisning, at det skal lykkes den tyske Industri og Handel at genvinde sin gamle Stilling, men er dog saa forsigtig at forudsætte, at dette først vil ske efter Forløbet af Aar, og at de tyske Eksportører i denne Overgangstid vil faa mange Vanskeligheder at kæmpe imod.

Ved Bedømmelsen af Omsætningsforholdene efter Krigen, gør man Skel mellem saadanne Varer som Udlandet saa at sige under alle Omstændigheder maa have fra Tyskland, f. Eks. Farvestoffer, Kali, Sukker, Halvfabrikata o. s. v., og paa saadanne Artikler som ellers delvis kan leveres andet Steds fra. Angaaende den første Kategori mener man, at Forbindelserne vil blive knyttet umiddelbart efter Fredslutningen, og grunder denne Antagelse paa, at det fjendtlige Udland allerede nu ad Omveje søger at erholde disse Produkter. Disse Industrier mener tilmed at kunne regne med en forøget Eksport, fordi de udenlandske Lagre allerede nu paa det nærmeste er udtømte, hvorfor Behovet vil komme til at stige i en uhørt Grad. Gennem Forsendelsen af saadanne Varer som Udlandet er nødt til at tage fra Tyskland, antager man, at Genoptagelsen af Handelsforbindelserne vil lettes ogsaa paa andre Omraader, saaledes at ogsaa den anden Varekategori lidt efter lidt vil vinde Indpas i det fjendtlige Udland.

Ved Bedømmelsen af Afsætningsmulighederne for denne anden Varekategori, tager man ogsaa i Betragtning, at Konsumenterne i alle Lande nu for Tiden viser den største Tilbageholdenhed ved sine Indkøb, saa at sige opmagasinerer sit Behov, og at de derfor efter Fredslutningen vil komme til at optræde med saa store Bestillinger, at de paagældende Landes egne Industrier, umulig vil kunne efterkomme dem. Men trods denne Fordel forudser man store Vanskeligheder for Maskineksporten paa England og paa de Lande, som staar under Englands Ind-

flydelse, da de engelske Ingeniører af Patriotisme vil foretrække britiske Fabrikata. Det samme kommer vel ogsaa for nogen Tid til at gælde de franske og russiske Omsætningsomraader. Man haaber imidlertid paa Erstatning ved en forøget Eksport til Orienten, fremfor alt paa de islamitiske Lande, som efter Verdenskrigen vil komme til at staa helt under tysk Indflydelse (forudsat at Verdenskrigen afsluttes til Centralmagternes Fordel). Hvad Kina angaar regner man med en Eksport af det tidligere Omfang. Selv for Japans Vedkommende antager man, at Krigen ikke vil indvirke paa Lysten til at købe tyske Varer. Allerede nu under Krigen har japanske Konsumenter paa direkte og indirekte Maade anstrængt sig for at erholde tyske Varer.

Iøvrigt mener man, at de tyske Eksportører selv før Krigen skyldte sin største Fremgang sin Tilpasningsevne og Prisbillighed, og dette vil rimeligvis ogsaa blive Tilfældet i Fremtiden, siger et tysk Fagblad, som slutter med følgende selvbevidste Ord:

«Tyskland vil ved sine Købmænds Intelligens og sin Tekniks Fremskridt kunne levere gode og billige Varer og derfor kunne opnaa Fremgang paa alle Markeder.»

De engelske Skibstab under Krigen. Der foreligger nu en Opgørelse over samtlige engelske Tab af Skibe og Ladninger, som har været forsikret i en af Krigsforsikringerne. De i disse forsikrede Skibe repræsenterer praktisk taget alle engelske Dampere, som sejler paa udenlandske Havne, samt dertil de fleste større Kystdampere. Tiden omfatter Aaret fra 31. Juli 1914 til 31. Juli 1915. Den er delt i to Perioder: August 1914 til Januar 1915 og Tiden efter at den saakaldte Undervandsblokade begyndte.

I den første Periode mistedes der 70 af 4,421 forsikrede Skibe, og under »Undervandsblokaden« mistedes der til 31. Juli 98 Skibe. I Løbet af de tolv Maanedre, blev Antallet af de mistede Skibe altsaa 168 eller $3\frac{3}{4}$ pCt. af hele det forsikrede Antal.

Kun Ladninger om Bord paa engelske Handelsskibe — altsaa ikke Ladninger i Skibe som anvendes af Regeringen til Transporter — er omfattet af Opgørelsen. Totalværdien af alle Ladninger i engelske Handelsskibe, med den nævnte Indskrænkning, som gik tabt i de tolv Maanedre, udgjorde £ 7,240,000, medens Værdien af samtlige Ladninger i engelske Handelsskibe i det samme Tidsrum er blevet beregnet til £ 1,502,000,000. Gennemsnitstabet var saaledes omkring en halv Procent.

(»Svensk Export«.)

Signalerings Betydning i Krigstid. »Board of Trade« har, i Følge »Norges Handels- og Søfartstidende«, i et Cirkulære til Skibsførere og Styrmande, henledt Opmærksomheden paa, hvor vigtigt det er for Officererne paa Koffardiskibe, især i Krigstid, at kunne aflæse og besvare Signaler saavel med Semafor som med Morselampe. Skibets Sikkerhed kan i høj Grad afhænge af, at Signaler opfattes rigtigt og besvares korrekt. En engelsk Skibsfører er fornylig idømt en høj Bøde for at have undladt at besvare Signaler fra et engelsk Krigsskib. Efter 1. Januar 1916 vil de, som skal tage Styrmands- eller Skibsførereksamen i England, ikke blive godkendt, uden de kan afsende og aflæse Semafor-signaler med en Hastighed af 8 Ord i Minuttet og Morsetelegrafering med 5 Ord i Minuttet. Dette er endnu kun engelske Bestemmelser og gælder foreløbig engelske Officerer, men man maa være forberedt paa, at hvis noget hænder med et Skib af anden Nationalitet, af den Grund at vedkommende Skibsfører eller vagthavende Officer ikke opfatter eller besvarer et Signal fra et engelsk Krigsskib rigtigt, da vil det komme til at gaa ud over vedkommende. En rigtig Forstaaelse og Besvarelse af et Signal vil under givne Forhold kunne spare Liv og Ejendom og kan maaske ogsaa hjælpe til at

faa Stedbestemmelse og hurtigere Rejse. Bladet tilraader Navigationsskolerne og Navigationskonsulenten at have sin Opmærksomhed henvendt paa denne Sag.

Svenske Frihavne. Malmø Frihavn. Mellem de Ledende indenfor Malmø Frihavnsaktieselskab og Malmø By er der truffet Overenskomst om, at Byen skal udrede omkring 8¼ Mill. Kr. til Anlæg af Frihavnen og Bygninger i denne, medens Driften skal overdrages til Aktieselskabet. Dettets Aktiekapital skal være mellem ½ og 1½ Mill. Kr. Selskabets Bestyrelse skal bestaa af 5 eller 7 Medlemmer, af hvilke Havnedirektionen skal vælge et.

Industrihavnen, ved hvilken Arbejdet har staaet paa siden sidste Vinter, skal koste 5 Mill. Kr. Man vil heraf kunne danne sig et lille Begreb om Størrelsen af de Havnearbejder, som i den nærmeste Fremtid skal udføres.

Gøteborg provisoriske Frihavn. Den i Foraaret rejste Bevægelse for at faa en provisorisk Frihavn i Sannegaardshavnen ved Gøteborg er nu saa vidt, at Indstillingen er sendt tilbage til Havnebestyrelsen og Frihavnsudvalget. Det sidste har anbefalet Forslaget, og Havnebestyrelsen har begæret Bygningschefens Udtalelse i Sagen. Man haaber i Løbet af et halvt Aar at kunne tage fat paa Indretning af Frihavnen.

Efter Frihavnsudvalgets Plan skal Anlægget ligge i den østlige Del af Havnen, paa hvis Kaj to store Skure skal opføres. Hele Omraadet indhegnes, og ny Veje anlægges. Kuloplaget paa Vestsiden kommer indenfor det afspærrede Omraade. Bekostningen regnes til 300,000 Kr., en Sum, som ikke anses for at være høj i Forhold til de Fordele, som indvindes for Handel og Søfart.

Havnebestyrelsen foreslaar en Uddybning af Indsejlingen til Havnen og Sejlrenden til Gøteborg til en Dybde af 9¼ m. En Uddybning af Sejlrenden til 10 m skal før eller senere foretages af Hensyn til den ny Centralhavn, hvis Kajer bygges til 9 m Dybde.

(Svensk Sjøft.)

Muligvis et Marked for Motorbaade i Kina. Spørgsmaalet om at forsyne Kina med passende Motorbaade, i det mindste som en delvis Erstatning af de mange Tusinde kinesiske Smaafartøjer, som befarer Kinas Havnefarvande og Indlandskanaler, er ved at blive aktuelt, skriver »The Chamber of Commerce Journal«. Et af Hovedtransportmidlerne i Kina har i Aarhundreder været Smaafartøjer af forskellig Slags. Disse besejler Landets Indre gennem de ved Kunst udgravede Kanaler eller paa de naturlige Vandveje, og i enhver Havn ses der Sværme af Djunker.

Det amerikanske Generalkonsulat i Shanghai har henvendt sin Opmærksomhed paa Muligheden af en fordelagtig Anvendelse af smaa Motorbaade paa samme Maade som saadanne i den senere Tid benyttes af Opkøberne af Silke-Kokoner i Hanchow's Omegn. Mindre Motorbaade bliver benyttet for at komme til de fjerneste Steder i det Indre af Kina, og som det synes med et fuldstændig tilfredsstillende Resultat.

Skagen Signalstation. Det er kun faa Aar siden, at der blev foretaget en betydelig Udvidelse af Skagen Signalstation. Signalerne fra forbigående Skibe blev siden da ikke, som hidtil, modtaget paa selve Skagens Fyr, men fra en paa Klithakken nærmere ved Havet opført selvstændig Signalstation. Nu er denne atter under en betydelig Udvidelse, og i Løbet af kort Tid vil den være indrettet til ogsaa at modtage Natsignaler fra forbigående Skibe efter Morsesystemet. Betjeningen, der hidtil er foregaaet ved Hjælp af unge Telegrafelever, vil fremtidig blive overtaget af tre Navigatører, der er antaget til Tjenesten. Det er den første Signalstation her i Landet, hvor der saaledes gennemføres Signalering Døgnet rundt.

—h.

Dampskibsforbindelse mellem Norge og Nordrusland. I Slutningen af denne Maaned aabner Det nordnordfjeldske Dampskibsselskab en regelmæssig Trafik mellem Norge og Alexandrovsk ved Hvidehavet, hvor den ny Bane fra Petrograd har sit Endepunkt.

Det gamle, kapitalstærke Selskab regner ikke blot med Krigens Højdekonjunkturer, men ogsaa med de sikrere Forretningsforhold i Fredens Dage. Man har i Norge længe savnet en fast Dampskibsforbindelse med Nordrusland. Den ny Havn er, som det vil vides, isfri Aaret rundt, og takket være den ny russiske Bane aabnes der nu en overordentlig vigtig Handelsvej.

Den engelske Skibsfart. I Anledning af, at der er fremkommet Meddelelser om, at den engelske Regering overvejede Spørgsmaalet om at lægge Beslag paa hele den engelske Handelsflaade, er der udsendt en officiel Meddelelse om, at der intet ligger til Grund for de nævnte Meddelelser. Regeringen har dog besluttet at søge Bemyndigelse til at beslaglægge et tilstrækkeligt stort Antal Skibe, hvis der paa noget Tidspunkt skulde opstaa kritiske Tilfælde af Betydning for Landet som Følge af Mangel paa Tonnage paa noget særligt Marked. Endvidere har Regeringen besluttet ved Hjælp af Bevillinger at regulere Anvendelsen af engelske Skibe til Transport af Ladninger mellem udenlandske Havne.

Forbud i Tyskland mod Salg af Skibe til Udlændinge. Den tyske Regering har den 21. Oktober d. A. udstedt Forbud mod helt eller delvis Salg af Skibe til Udlændinge. Det samme gælder for Handelskibe, der er under Bygning for en tysk Undersaats Regering. Rigskansleren kan dog give Dispensation fra Forbudet, og bestemmer tillige naar og i hvilket Omfang dette Forbud skal sættes ud af Kraft.

Konsulatværsnet. Den 21. Juli har Udenrigsministeriet ansat A. I. Herskind af Riga som ulønnet Vicekonsul under det derværende kgl. Konsulat.

Besejlingen af Sundsvall. Mæglerfirmaet Svedberg & Kronberg i Sundsvall meddeler os den 17. ds.: Sidste Uge har Vejret været mildt med Regn og Tøsne. Nu to Graders Frost. Ingen Is i Sundsvall Havn eller ved Lastepladserne. Antagelig vil Distriktet være tilgængeligt for Dampere til Midten eller Slutningen af December. Flere end tredive Dampere ventes hertil for Losning og Lastning sidst i November og først i December.

Besejlingen af Luleå er, i Følge Meddelelse til The Baltic and White Sea Conference af 19. ds., sluttet.

Besejlingen af Archangel. Til »Journal of Commerce«, Liverpool, meldes, at der for Tiden er stationeret 15 Isbrydere ved Archangel. En Del af disse er kanadiske, andre er købt fra Vladivostok og ført til Hvidehavet ad Nordostpassagen.

Man haaber i Archangel at kunne holde Skibsfarten aaben til Udgangen af Januar, ved hvilket Tidspunkt den ny Jernbane til Kola menes at være færdigbygget.

Varer bestemt til Marokko eller Tunis. »Norges Handels- og Søfartstidende« for 19. ds., har meddelt følgende:

»Udenrigsdepartementet har modtaget officiel Meddelelse om, at Varer fra neutrale Lande, bestemt for den

franske Zone i Marokko eller for Tunis, for Fremtiden ikke vil blive indladt i disse Lande, med mindre de er ledsaget af Oprindelsesbeviser, udfærdiget af de lokale Toldmyndigheder og legaliseret af fransk Legation.»

Besejlingen af Örnsköldsvik og Skellefteå. The Baltic and White Sea Conference meddeler den 23 ds.: I Örnsköldsvik Tøvejr. Det ventes at Besejlingen kan foregaa til midt i December. Skellefteå melder alle Havnene isfri.

Sø- og Handelsretsdøm.

Dom afsagt den 9. November 1915. Det Offentlige mod Fyrbøder K. J.

Den 1. Oktober 1915 blev Tiltalte Fyrbøder K. J. forhyret som Fyrbøder med den A/S. Kjøbenhavns Bunkerkul Depot tilhørende Dampet »Robert« paa en Rejse til England og videre. Skibet laa dengang for Reparation paa Refshaleøen.

Den 14. s. M. spurgte Besætningen Kaptajnen, hvorlænge Reparationen endnu vilde vare og fik til Svar: højst otte Dage. Hermed erklærede Mandskabet sig tilfreds, idet de overfor Kaptajnen udtalte, at hvis det varede længere, vilde de forlange et Tillæg til Hyren. Kaptajnen udtalte samtidig, at hvis nogen, særlig de ny Folk, var utilfredse, kunde de for ham gaa, naar de vilde. Den 19. s. M. blev det bestemt, at Skibet skulde fortsætte Reparationen i Helsingborg, og da Tiltalte den følgende Dag erfarede dette, erklærede han overfor Kaptajnen, at han ikke vilde gaa med til Helsingborg, men forlangte at blive afmonstret, hvortil Kaptajnen svarede, at han ikke havde Tid til at tage med ham til Toldboden og lade ham afmonstre. Tiltalte udtalte, at han vilde følge med til Helsingborg, hvis han dér kunde blive afmonstret, men efter Tiltaltes Forklaring fik han ikke noget bestemt Svar herpaa. Da Tiltalte erindrede Kaptajnen om hans tidligere Udtalelse om, at Besætningen kunde træde fra, naar den vilde, svarede Kaptajnen, at dette kun galdt for den samme Dag, det blev sagt. Tiltalte erklærede nu, at han var forhyret til en Rejse til England og ikke ansaa sig pligtig til at gaa med til Sverige, og han gik derefter i Land.

Det er anført, at Kaptajnen senere paa Dagen gik i Land og afmonstrede en anden Fyrbøder, ligesom to andre Fyrbødere blev afmonstret den følgende Dag i Helsingborg, hvortil Skibet var bleven slæbt.

Kaptajnen har forlangt Tiltalte straffet for Romning. Tiltalte har været uberettiget til at forlade Skibet som sket.

Naar imidlertid henses til Kaptajnens Udtalelser den 14. Oktober, som Tiltalte ikke helt uden Foje kan have forstaaet som givende Fyrbøderne Tilladelse til Afmonstring, forsaavidt de ønskede at komme fra Skibet, saalænge dette endnu var under Reparation, findes det betænkeligt at forkaste Tiltaltes Forklaring om at have anset sig berettiget til at forlade Skibet.

Han vil derfor være at frifinde, hvorhos Sagens Omkostninger paalægges det Offentlige.

Panama-Kanalen og Sejladsen paa San Francisko.

Af Aarsberetningen for 1914 fra Konsulatet i San Francisko gengiver vi efter »Meddelelser fra Udenrigsministeriet« følgende Uddrag:

Aabningen af Panamakanalen vil utvivlsomt gøre Aaret 1914 til et Mærkeaar i Stillehavskystens Historie.

Selv om maaske det daglige Liv i Aarets sidste Halvdel har været mere præget af Verdenskrigen, er Fulddendelsen af den direkte Forbindelse mellem Atlanterhavet og det stille Ocean en Kendsgerning, hvis Betydning vil være langt videre rækkende for de vestlige amerikanske Stater, og som, naar Krigen slutes, sikkert vil forandre det økonomiske Verdenskort mere end denne. Kanalen aabnedes omtrent samtidig med Krigens Udbrud — den 15. August 1914 — for Skibe af indtil 30 Fods Dybgaende. Naar dens Virkning ikke i det forløbne Aar har vist sig saa stærkt, som det vel nok var ventet, skyldes det naturligt den Depression i Handelslivet, som i saa mange Henseender har været en Følge af Krigen. Denne satte selvfølgelig straks sine Spor ogsaa her: i Krigens første Maaneder laa alt Forretningsliv ganske stille, ingen kunde vide, i hvilket Omfang afsluttede Kontrakter kunde opfyldes: tyske Krigsskibe i Stillehavet gjorde i nogen Tid Skibsfarten meget usikker. Men forholdsvis hurtigt vænnede man sig til Forholdene, og et bedre Bevis paa den Foretagsomhed og Livskraft, der utvivlsomt kendetegner Befolkningen i det fra Naturens Haand saa overdaadigt begunstigede Californien kan vel næppe føres end ved den Kendsgerning, at det trods en Verdenskrig lykkedes at gennemføre det andet store Kæmpeforetagende, der i San Franciscos Bevidsthed har været Centrum i dets Liv: »Panama Pacific International Exposition«.

Som antydte i Konsulatets Beretning for 1913 stillede man med Rette Forhaabninger til, at 1914 skulde blive bedre for Forretningslivet end dets Forgænger.

Financielt syntes Aarets første Maaneder ogsaa gunstigere. Den 13. Januar havde Nationalbankerne i de Forenede Stater \$ 92.000.000 større kontant Beholdning end den 21. Oktober 1913 og \$ 50.000.000 mere end et Aar i Forvejen. Den samme gunstige Tendens syntes derimod at udeblive i Forretningslivet i Almindelighed, skønt den samlede Handelsbalance for 1913 udviste et Udførselsoverskud af over \$ 692 Mill. i Staternes Favor — det største Overskud, de Forenede Stater hidtil havde haft — og alt tydede paa fortsat Fremgang.

Ved Krigens Udbrud ændredes dog alt pludseligt. De Forenede Staters Regering traadte imidlertid straks hjælpende til ved Udstedelse af en Lov, der ændrede den saakaldte »Emergency Currency Act« af 30. Maj 1908 ved at tillade alle Nationalbankerne at udstede yderligere Sedler indtil 125 pCt. af deres Kapital og Overskud mod godkendt Sikkerhed. Denne Tilladelse, der ikke syntes at have været benyttet i saa stort Omfang, som ventet, medførte det ejendommelige Forhold her, at Papirspenge, som hidtil saa at sige ikke havde været benyttet i Californien »the country of sound finances« kom almindelig i Brug. De synes dog allerede nu atter at have vejet Pladsen for Guld.

Krigens mest følelige Følger var utvivlsomt den midlertidige Standsning i de krigsførende Magters — særlig Tysklands — Skibsfart. Tusinder af Tons Korn henlaa i Oplagshuse uden at kunne blive afskibet. At dette Forhold i høj Grad kom den nyaabnede danske direkte St. Francisko Linie til Gode er klart, og der er al Grund til at lykønske Det østasiatiske Kompagni til den fortræffelige Start, dets herværende dygtigt ledede Filial fik i Aarets Slutning, dets første egentlige Forretningsaar her paa Pacifickysten.

En anden vigtig Følge af Krigen, som eventuelt vil udstrække sine Virkninger selv efter dens Slutning, er, at et stort Marked i alt Fald foreløbig er blevet lukket for den amerikanske Eksport. Man er derfor ogsaa systematisk gaaet i Gang med at oparbejde ny Markeder, og i saa Henseende er det navnlig Sydamerika, der tiltrækker sig Interessen. De herværende Handelsblade indeholder omtrent daglig Artikler om Metoderne til at erhverve dette Marked, og særlig for San Franciscos Vedkommende har dette Spørgsmaal stor Interesse. Mod Aarets Slutning blev Forholdene mere normale. Efter at England i det væsentlige havde sikret sig Herredømmet paa Verdenshavene, tog

Trafikken igen Fart; engelske og skandinaviske Skibe har med de høje Fragter gjort glimrende Forretninger.

For Danmarks Handelsforbindelse med Pacifikkysten betyder 1914 ikke blot et Rekordaar, idet Tallene for Skibsfart, Ind- og Udførsel saa langt overstiger alle tidligere Aar, men 1914 bør snarest betragtes som et kommercielt Opdagelsesaar. Indledningen af en helt ny Æra. Danmark er traadt i direkte Handelsforbindelse med et helt nyt og meget stort Marked.

San Francisco venter sig, som naturligt er, meget af 1915, det Aar, hvor dets store Drøm, Verdensudstillingen, er blevet til Virkelighed, og det er næppe for meget sagt, at hele Californien er gaaet ind i det ny Aar med de lyseste Forhaabninger.

Panamakanalen aabnedes som ovenfor bemærket den 15. August 1914. Dens første regnskabsmæssige Halvaar, der afsluttedes den 14. Februar d. A. udviser, at 496 Skibe, bortset fra Kanalskibe, med 2.367.244 Tons Ladning passerede Kanalen i dette Tidsrum. Følgende Oversigt viser Skibenes og Ladningernes Bestemmelse:

Rute	Antal Skibe	Ladning Tonnage
Kystfart mellem Havne i de Forenede Stater østgaaende	97	499.439
Kystfart mellem Havne i de Forenede Stater vestgaaende	109	493.272
Fra Pacifikkysten til Evropa	66	444.855
- Evropa til Pacifikkysten	16	59.516
- Sydamerika til de Forenede Stater og Evropa	69	378.386
- de Forenede Stater og Evropa til Sydamerika	31	128.922
- Atlanterhavshavne i de Forenede Stater til Øst-Asien	48	287.782
- Øst-Asien til Atlanterhavshavne i de Forenede Stater	2	14.500
Forskellige Bestemmelsessteder	13	60.572
Skibe i Ballast	45	—
	496	2.367.244

Af nævnte Skibe er 5 danske med en samlet Last af 13.137 Tons vestgaaende (til San Francisco) og 7 østgaaende med 47.655 Tons Last.

Antallet af østgaaende (252) er omtrent det samme som af vestgaaende Skibe (244) medens en Del mere Last gik Øst paa (1.340.625 Tons mod 1.026.619 vestgaaende). Noget over 41 pCt. af Lasten gik mellem Havne i de Forenede Stater; den saakaldte amerikanske Kystfart. Over 21 pCt. Last fortes mellem Pacifikkysten, særlig de Forenede Stater, og Evropa og omtrentlig samme pCt. mellem Vestkysten af Sydamerika og Atlanterhavshavnene i de Forenede Stater og Evropa. Trafikken mellem Atlanterhavshavnene og Østasien har beløbet sig til 12 pCt.

De 6 Hovedvarer, der er gaaet gennem Kanalen, er i Rækkefølge efter Tonnage: Korn, Nitrat, Kul, raffinerede Petroleumsprodukter, Tømmer og Bomuld. Disse 6 Varer andrager omtrent $\frac{1}{3}$ af samtlige Varer, der har passeret Kanalen.

Det samlede i Kanalafgift fra 15. August 1914 til 15. Februar 1915 oppebarne Beløb er lidt over \$ 2 Mill., hvortil kommer et mindre Beløb for Tiden før 15. August, saaledes at Kanalens samlede Indtægter til 14. Februar 1915 udgør c. \$ 2.138.000.

En Opgørelse for Perioden 1. Juli 1914—1. Marts 1915 udviser, at Udgifterne ved Kanalens Drift, Vedligeholdelse m. m. overstiger Indtægten med c. \$ 261.000.

Kanalens Bygning anslaaes til at have kostet omtrent 400 Mill. Dollars; 4 pCt. Rente af dette Beløb i 8 Maaneder giver 12 Mill. Dollars og lægges dette Rentetab til førnævnte \$ 261.000 fremkommer det egentlige Underskud for nævnte 8 Maaneder. Skibenes Afgift til de forenede Stater er \$ 1,20 pr. Netto Reg.-Ton, og for at dække Udgifter og Renter skulde Trafikken for de 8 Maaneder

have beløbet sig til mindst 10 Mill. Tons mere end det var Tilfældet. Ikke destomindre menes det, at Kanalen efter de til Dato indvundne Erfaringer langt hurtigere end ventet vil komme til at betale sig.

At det har været overordentlig uheldigt for Kanalen at begynde sin Drift netop paa et Tidspunkt, hvor Verdens største søfarende Nationer var i Krig, er selvfølgelig, og Tallene for den angivne Periode giver derfor langt fra noget korrekt Billede af, hvorledes Trafikken vil udvikle sig. Der spares c. 5,550 Sømil (eller c. 23 Dage) fra Evropa til Amerikas Stillehavshavne ved at benytte Kanalen, og de kommende Aar vil sikkert vise den kolossale Betydning af dette de Forenede Staters gigantiske Foretagende.

Kanalen gav straks Jernbaneselskaberne Anledning til Bekymring ved den Konkurrence, der paaførtes dem, og de ansøgte »Interstate Commerce Commission«, der fører Kontrol med Jernbanerne, om Nedsættelse af Fragterne paa visse Handelsvarer fra Atlanterhavskysten til Stillehavshavnene og omvendt, samtidig med at højere Fragter bibeholdtes til mellenliggende Punkter, og har nu opnaaet betydelige Nedsættelser, der endnu ikke er traadt i Kraft. Konserveret Frugt, der f. Eks. hidtil har kostet \$ 0,85 pr. 100 lbs fra St. Francisco til New York vil om kort Tid kun koste \$ 0,40.

Den første øjeblikkelige Følge af Kanalens Aabning var iøvrigt nærmest ugunstig for Pacifikkysten, idet der indtraadte en delvis Lammelse af Industrivirksomheden her. De østlige Industricentrer kom ved den billige Befordring ad Vandvejen nærmere til Stillehavskysten og kunde optage Konkurrencen med de lokale Produkter. F. Eks. gør Jernsløberierne nu en betydelig mindre Forretning end tidligere, og det lader sig vanskeligt overse i Øjeblikket, hvorledes denne Udvikling vil forme sig.

Om Skibsfarten paa San Francisco hedder det i Konsulatsberetningen bl. a.:

I Følge Handelskammerets Statistik, hvori de danske Skibe ikke findes opført (da disse først anløb Los Angeles), og som næppe er helt nøjagtig, andrager den samlede Tonnage af de Skibe, der anløb San Francisco, fordelte efter Hjemsted:

	Hjemmehørende		Ialt
	Fremmede.	i amerikanske Havne	
	Mill. Tons (Netto)		
1912.....	2,2	4,6	6,8
1913.....	2,3	4,8	7,1
1914.....	1,8	5,6	7,4

Som det vil ses, er den fremmede Tonnage, trods Panamakanalens Aabning, paa Grund af Krigen gaaet betydelig ned, medens den indenlandske er steget med c. 800.000 Tons.

Tonnagen fordeler sig saaledes (Netto-Tons):

	Damper Tonnage	Sejltons	Ialt
1913.....	6.489.073	605.740	7.094.813
1914.....	7.083.032	366.683	7.449.715

Nedgangen i Sejltons opvejes saaledes rigelig af Fremgang i Dampertons.

I 1914 er c. 78 pCt. af den samlede fremmede Tonnage kommet fra Lande ved Stillehavet.

Tonnagen fra de europæiske Lande stiller sig saaledes:

	1914	1913
	Netto Tons	
Belgien	56.921	66.012
Danmark	17.006	6.008
Storbritannien	51.861	11.849
Tyskland	40.799	49.484
Holland	17.156	19.973
Sverig (opført i Los Angeles' Havn) ..	2.674	—
Norge	—	13.698

(Fortælles efter »Efterr. for Søfarende«).

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 Dampskibtsloven 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 Semil (Sm) eller Meter (m). *Rehningerne er retvisende* (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagføjer i *Parentes*), og de, der angaar *Fyr*, er angivet *fra Søen*.

I. Østersøen.

1476. **Sverrig.** **Karlskrona.** Hasselö. Forbud mod Ankring.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 46/822. Stockholm 1915.)

Det er forbudt Skibe, som ikke er i Nød, at ankre inden for følgende Areal: „Hasselö NE.-Pynt—Alnö Baake—Österhobnen S.-Pynt—Arpö Kalf S.-Pynt—Mellemste Odde paa NW.-Siden af Hasselö.

Fartøjer, som ønsker at ankre inden for nævnte Omraade for at laste eller losse, kan faa Tilladelse dertil af Fortbefehen paa *Västra Hästholmsfort*, der vil anvise Skibet, hvor det skal ankre. Bekendtgørelse om Ankringsforbudet vil blive opslaaet paa store Tavler paa den N.-ligste Spids af *Västra Hästholmsfort*, paa Skæret 600 m E. for *Västra Hästholmsfort* og paa det N.-ligste *Kåskär. Hasselö: 56° 06½' N. 15° 28' E.*

1477. **Sverrig.** **Stockholm Skærgaard.** Øxdjupet. Mineøvelser.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 46/840. Stockholm 1915.)

I *Øxdjupet* finder indtil videre Mineøvelser Sted. De Søfarende bør straks følge de Anvisninger, som gives fra Vagtskibe eller paa anden Maade. Vagtskibe viser om nødvendigt det internationale Signal MN (Stop Farten øjeblikkelig); om Natten vises et hvidt Blink efterfulgt af et rødt Blink; under usigtbare Forhold afgives et blindt Kanonskud eller gentagende blinde Skud. *Øxdjupet Östra Fyr: c. 59° 24' N. 18° 26' E.*

1478. **Sverrig.** **Botniska Bugt.** Inddragning af Lystønder for Vinteren.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 46/839 m. ff. Stockholm 1915.)

I *Botniska* Bugt er Inddragningen af Lystønder for Vinteren begyndt.

1479. **Sverrig.** **Botniska Bugt.** Norströmsgrund. Fyrskib inddraget.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 46/838. Stockholm 1915.)

Norströmsgrund Fyrskib er inddraget for Vinteren. *65° 07' 55" N. 22° 19' 54" E.*

1480. **Danmark.** **Gjedsor-Rev.** Fyrskib inddrages.

Gjedsor-Rev Fyrskib vil en af de nærmeste Dage blive inddraget. *54° 27' (54") N. 12° 09' (42") E.*

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

1481. **Danmark.** **Sundet.** **København.** **Lynette-Løb.** Fyr og Afmærkning forandret.

Lynetten Vinkelfyr er forandret, og Sømærkerne ved *Lynette-Løb* er flyttede, som angivet i „E. f. S.“ Nr. 55/1489 d. A. *Lynetten* Vinkelfyr: *55° 41' (52") N. 12° 37' (16") E.* (Kort Nr. 210, 229, 249 og 250. Danske Lods Side 291 og 292. Havne-Lods Side 98 og 105. Fyr-Fort. Nr. 234. Sømn.-Fort. Side 37.)

1497. **Forenede Stater i Nord-Amerika.** Long Island Sund. New Haven. Vrag afmærket.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1074. London 1915.)

Vraget af Skonnerten *Brownstone* ligger 0,9 Sm 221° (misv. SW. ¾ W.) fra E.-Enden af den W.-lige Bølgebryder. En sort og rød vandret stribet Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s., er udlagt c. 45 m SE. for Vraget. *41° 12½' N. 72° 57¼' W.*

1498. **Forenede Stater i Nord-Amerika.** Delaware Floden. Fyr forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 62/2341 og 2342. Berlin 1915.)

1. *Torresdale* Fyr er forandret til at vise hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., c. 40° 03' N. 74° 58¾' W.

2. *Burlington Island* er forandret til at vise hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., c. 40° 05' 45" N. 74° 50' 25" W.

3. *Tullytown* Fyr er forandret til at vise hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., c. 40° 07½' N. 74° 49¾' W.

1499. **Forenede Stater i Nord-Amerika.** Delaware. Fenwick Island Shoal Fyr-skib. Dybde over Vrag.

(„Notice to Mariners“ Nr. 43/3125. Washington 1915.)

Dybden over Vraget af Damperen *Washingtonian*, der ligger c. 640 m N. t. E. for *Fenwick Island Shoal* Fyrskib, er 5½ m. *Fenwick Island Shoal* Fyrskib: *38° 26' 28" N. 74° 46' 00" W.*

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/970. København 1915.)

1500. **Forenede Stater i Nord-Amerika.** Florida. St. Johns Floden. Grund.

(„Notice to Mariners“ Nr. 43/3128. Washington 1915.)

En Grund med 7,6 m Vand ligger c. 3,8 Sm 928° (misv. E. 1/8 S.) fra *St. Johns River* Fyr, der ligger paa *30° 23' 36" N. 81° 25' 27" W.*

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

1501. **Forenede Stater i Nord-Amerika.** Louisiana. Sabine Banke N. Grund.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1069. London 1915.)

Damperen *New Zealand Transport* har rørt Grunden paa en 8,9 m Grund c. 14 Sm NE. for *Sabine Bank* Fyr. *29° 36' N. 93° 30' W.*

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1502. **Bulgarien.** Burgas og Varna Besejling.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 62/2329. Berlin 1915.)

De *bulgarske* Havne er spærrede af Miner; de maa kun anløbes i Tiden fra Solopgang til Solnedgang og under Ledelse af Lods.

Skibe, som vil anløbe Bugten ved *Burgas*, maa ikke komme W. for Linien „*Sozopolis*—Kap *Emine*“. De skal afvente Lodsens paa Breddeparallellen *42° 29' N.* ved Øen *Anastasia* ved *Sozopolis*. *Burgas: c. 42° 30' N. 27° 31' E.*

Skibe, som vil anløbe *Varna* Havn, skal afvente Lodsens i Nærheden af Ankerpladsen ud for Mundingen af *Kamtschik* Floden. De maa under ingen Omstændigheder komme N. for Breddeparallellen gennem denne Ankerplads og W. for Meridianen gennem *28° 10' E.* Ankerpladsen ud for *Kamtschik* Munding: *c. 43° 00' N. 28° 00' E.* *Varna c. 43° 12' N. 27° 57' E.*

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 54/1428. København 1915.)

1503. **Ægypten.** Alexandria. Oplysning.

(Ports & Lighthouses Administration. Circular Nr. 9. Alexandria 1915.)

Ved Tiden fra Schnedgang til Solopgang forstaaes nu Tiden fra Kl. 5 t. Em. til Kl. 6 t. Em. c. 31° 10' N. 29° 50' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 54/1429. København 1915.)

1482. **Danmark. Sundet. København. Skyning fra Fortet. Rettelse til "E. t. S." Nr. 66/1460.** Skydninger fra Fortene omkring *København* vil være fra den 25de November til den 2de December 1915, begge Dage inklusive.

1483. **Sverrig. Sundet. Skanör. Fyr slukket.**
(¹Underrettelser for sjöfarande" Nr. 46/827. Stockholm 1915.)
Skänör Fyr holdes slukket indtil videre. 55° 24' 57" N. 12° 49' 41" E.

1484. **Sverrig. Sundet. Malmö. Fyr midlertidig forandret.**
(¹Underrettelser for sjöfarande" Nr. 46/828. Stockholm 1915.)
Indtil videre viser *Malmö Ytter, Västra* Fyr grønt, fast Lys i Pejlinger fra 95° til 185°, i øvrigt er Fyret midlertidig for mørket. 55° 36' 59" N. 12° 59' 38" E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1485. **Sverrig. Kattegat. Varberg. Fyr tændt.**
(¹Underrettelser for sjöfarande" Nr. 46/829. Stockholm 1915.)
Varberg Fyr holdes tændt indtil videre. 57° 06' 26" N. 12° 13' 20" E.

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

1486. **Rusland. Hvide Hav. Kiskaya Ridges N.E. Banke rapporteret.**
(¹Notice to Mariners" Nr. 1070. London 1915.)
En Banke er rapporteret paa c. 67° 49' N. 43° 45' E. Den nøjagtige Beliggenhed og Udstrækning af Banken er ikke kendt.

1487. **Rusland. Hvide Hav. Kodovskaya. Revs Beliggenhed.**
(¹Notice to Mariners" Nr. 1070. London 1915.)
Kodovskaya Rev, hvis N-Ende i *eny.* Kort ligger paa 66° 30½' N. 41° 59' F., ligger noget W-ligere end Kortene viser.

1488. **Norge. Bergen. Bestemmelser for Besøring.**
Ifølge Meddelelse fra Udenrigsministeriet har Chefen for *Bergens* Forsvar fastsat følgende Bestemmelser for Indsejlingen i *Bergens* Krigshavn i den mørke Del af Døgnet: Indsejling er kun tilladt gennem *Lerøsen* og *Hjeltefjorden*. Kun enkelte, rutegaaende Skibe, som har Forsvarschefens Tilladelse, maa benytte andre Løb. Passage gennem *Bukken* vil ikke blive tilladt.

For Indsejlingen gennem *Lerøsen* og *Hjeltefjorden* gælder følgende specielle Regler: Alle Fartøjer skal standse henholdsvis tværs af *Lerø* Fyr og *Kalvenes* Fyr og her tilkaldte Vagtskibet ved gentagne Stød i Dampfløjen. Vagtskibet vil da straks komme hen til Fartøjet til nærmere Undersøgelse. Fartøj, som har Passereddel fra Forsvarschefen, maa indpassere. Har det ikke Passereddel, og det ikke fra Forsvarschefen har erholdt særskilt Tilladelse for det enkelte Tilfælde til at indpassere, vil det risikere, at det ikke faar Tilladelse til at sejle ind, men at det maa afvente Dagens Frembrud paa et nærmere anvist Sted.

Alle rutegaaende Skibe kan erholde Passereddel ved Henvendelse til Forsvarschefen (Brigadekontoret).

Fartøjer, som ikke stopper paa de ovenfor fastsatte Steder, eventuelt paa Signal (Varselskud) fra Vagtskibet, skal efter de gældende Bestemmelser med Magt tvinges til at stoppe, om fornødent ved Beskydning med skarpt.

Alle Fartøjer skal efterkomme de Anvisninger, som i øvrigt gives dem fra Vagtskibet.

Overtredelse af de ovenanførte Regler vil blive straffede.

Lerø Fyr: 60° 13' 40" N. 5° 10' 45" E. *Kalvenes* Fyr: 60° 26' 05" N. 5° 01' 20" E.

1489. **Tyskland. Vinterafmærkning.**
(¹Nachrichten für Seefahrer" Nr. 62/2310. Berlin 1915.)
I *Tyskland* er Udlægningen af Vinterafmærkningen begyndt.

1490. **Holland. Zuiderzee. Insebot. Wolfsboek. Banke tiltaget.**
(¹Bericht aan Zeevarenden" Nr. 191/1731. ²s. Graveshage 1915.)
Wolfsboek er tiltaget udfølgelig imellem *Langezand* Lystønde Nr. 1 og *Insebot* Stump-tønde Nr. 2. *Langezand* Lystønde I: 53° 14',^g N. 5° 09',^g E.

1491. **England. Themsens. Maplin Sands. Skydning.**
(¹Notice to Mariners" Nr. 1091. London 1915.)
Der afholdes Skydeøvelser ud over *Maplin Sands* uden Hensyn til Tidevandet og uden Hensyn til Vejrforholdene. Den farlige Zone begrænses:
1. Mod Syd. Af en Linie fra *Pig's Bay*, der ligger c. 1½ Sm NE. for *Shoeburyness*, til *Maplin* Tønde.

2. Mod Øst. Af en Linie fra *Maplin* Tønde til *Fisherman's Head, Foulness*.
3. Mod Nordvest. Af en Linie fra *Fisherman's Head* langs Grænsen for Højvande, skærende S-Enderne af *Shelford, New England* og *Haremore Creeks*, til *Pig's Bay*.
Skibe, som i usigtbart Vejr kommer ind i den farlige Zone, handler paa egen Risiko, da Skydningen ikke vil ophøre paa Grund af Taage.
Shoeburyness: 51° 31¼' N. 0° 47' E.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1492. **Atlanterhavet. Drivende Vrag.**
(¹Notice to Mariners" Nr. 1092. London 1915.)
Den 7de November 1915 er et Vrag observeret paa 49° 52' N. 24° 50' W. Det er Vraget af en svensk, vandfyldt, delvis amnaset Bark. Siden det sidst var rapporteret den 29de Oktober er det sandsynligvis drevet i SW-lig Retning med en Gennemsnitsfart af 8 Sm pr. Døgn.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 56/1470, pkt. 2. København 1915.)

1493. **Atlanterhavet. Portugal W. Drivende Vrag.**
(¹Notice to Mariners" Nr. 1079. London 1915.)
1. Den 4de November 1915 er Vraget af en Lægter observeret paa 40° 20' N. 12° 22' W.
2. Den 5te November 1915 er Vraget af en Lægter observeret paa 44° 39' N. 11° 31' W.

1494. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Stockton. Sears Island Ledge. Lystønde ombyttet med Spidstønde.**
(¹Notice to Mariners" Nr. 43/3116. Washington 1915.)
Sears Island Ledge Lystønde 3 er ombyttet med *Sears Island Southeast Point* Spidstønde 5. 44° 25',^g N. 68° 52',^o W.

1495. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Casco Bugt. Portland. Little Diamond. Baake.**
(¹Nachrichten für Seefahrer" Nr. 62/2307. Berlin 1915.)
Paa *Øen Little Diamond* er opført en Baake, 62^o (mislv. E. t. N. 1/8 N.) fra *Portland Breakwater* Fyr og 320^o (mislv. NW. t. N. 7/8 N.) fra *Vandtaarntet paa Øen Peakes. Portland Breakwater* Fyr: 43° 39' 20" N. 70° 14' 07" W.

1496. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Tønder indtaget.**

(¹Notice to Mariners" Nr. 43/3117. Washington 1915.)
Følgende Tønder er indtagne: 1) *Governors Island Flats North Point* Spirtønde 3. 2) *Noddle Island Shoal Southeast Point* Spirtønde 10. 3) *Governors Island Shoal Northwest Side* Spirtønde 5.
Boston: 42° 19¾' N. 70° 53½' W.

Som overalt efter Krigen Udbrud har Fragterne herfra været overordentlig høje, og Det østasiatiske Kompagnis Skibe har kunnet sejle med udmærket Fortjeneste.

Fragterne for Byg fra San Francisco til Danmark har f. Eks. varieret fra 40—85 sh., men reguleres iøvrigt af de til Storbritannien noterede Fragter.

Da Krigen udbrød, mærkedes den almindelige Tonnagemangel ogsaa stærkt her i San Francisco. Som bekendt vedtog de Forenede Staters Kongres den 18. August 1914 en Lov, hvorved det under visse Betingelser tillodes at overføre fremmede Skibe til amerikansk Register, en Lov, der iøvrigt formentlig var stridende mod Londoner Sorets-Deklarationen. Indtil 1. Marts 1915 havde 129 Skibe med 303,284 Netto Tons benyttet sig heraf, og af disse ejes nu 10 Skibe med 30,328 Netto Reg.-Tons af San Francisco Rederier. Der henligger for Tiden to tyske Handelsskibe interneret her i San Francisco. Manglen af Tonnage gjorde det saa ofte rejste Spørgsmaal om Muligheden af en Forøgelse af den amerikanske Handelsmarine aktuelt, hvilket dog i alt Fald foreløbig har mindre direkte Betydning for Pacifikkysten, da der bygges forholdsvis faa Handelsskibe her.

Fragtmarkedet.

En kolossal stram Tendens gør sig stadig gældende paa Fragtmarkedet, og næsten overalt er Raterne vedvarende i Stigning. Begæret efter Tonnage er gennemgaaende ganske overordentlig stort, og Befragterne har betydelige Vanskeligheder ved at skaffe sig det Skibsrum, som de har Brug for. Navnlig fra Amerika (baade Nord- og Sydamerika) er der en Mængde Ordre, og der betales Rekordrater over hele Linien. Noget lignende gør sig gældende i Evropa, hvor det er Kulfragterne, som er de dominerende, og glimrende Fragter betales i alle Retninger, f. Eks. 50/ à 55/ fra Tynen til Vestitalien. Fra Østen har Forholdene ogsaa bedret sig, da Ordre er rigeligere, Tonnage derimod meget knap. For Ris fra Birma er der f. Eks. nu betalt 105/ til Evropa. Ogsaa paa Timecharter betales meget store Rater, og Begæret er stort saavel for kortere som længere Perioder. I de forskellige Markeder er der bl. a. sidst sluttet som følger:

Østen. Hvede fra Australien 95/ U. K. pr. Marts. Ris fra Birma 105/ til Middelhavet/Spanien/Frankrig eller U. K., Januar—Februar. Paa Dødvægtbasis fra Bombay 77/6 à 80/ Huil, 80/ Middelhavet, December. Sukker 40/ Formosa/Australien (6.000), December—Januar.

Middelhavet. Ertis 17/ Karthagen/Glasgow, 18/6 Hornillo Bay eller Bougie/Middlesbro (5.000), 17/ Algier/Tynedock (5.000), 16/9 Heysham, f. d. (3.000), 20/ Oporto/Bristol Kanalen (1.200), 24/ Sevilla/Rouen, 15/ Huelva/Nordstaterne, f. d. (6.000), prompt. Fra Bilbao betales 14/6 til Newport, 17/ til Middlesbro (2.000). Salt Trapani/Vestnorge c. 35/ pr. Ton. For Frugt fra Østspanien til U. K. omkring £ 125 daglig paa Timecharterbasis for c. 2.200 Tons Ladning Dampere.

Nordamerika. Petroleum 90 Cents fra New York til 6 Havne Ny Zeeland. Tungt Korn Northern Range 13/ à 13/6 Englands Vestkyst, 15/6 fransk Atlanterhavshavn, 16/9 à 17/ Marseille, 17/6 à 18/ Vestitalien, Kr. 15 à 15½ Skandinavien, December—Januar. Mel New Orleans 90/ fransk Atlanterhavshavn, December—Januar. Paa Form »O« fra Golfen 170/ Liverpool, December. For Oljekager fra Golfen Kr. 72½ paa Netto Charter til Danmark, Kr. 70 fra Savannah etc., Januar. Sukker fra Cuba 85/ Havre, 95/ Marseille, December—Januar. Kul Baltimore eller Virginia 57/ Vestitalien, (5.000), December.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen c. 90/ pr. December—Januar, 85/ à 87/6 pr. Februar til U. K.

100/ à 105/ Skandinavien pr. Januar. Fra Buenos Aires er sluttet til 83/ U. K. pr. December—Januar, 83/9 fra La Plata.

Østersøen. For D. B. B. noteres 95/ Norrköping/Tyne, 105/ Gelle/Hartlepool, 110/ Hull, 120/ London, Fres. 190 Nordfrankrig. Fra Gelle Distriktet til Holland Hfl. 60, fra Hindiksvall eller Sundsvall Hfl. 70.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth c. 21/ Danmark (1.000—1.500), 18/ à 19/ (c. 2.000 T.), 21/3 Dunkerque, 23/6 Rouen, 30/ Lissabon, 37/6 Algier, 46/ Marseille, 48/6 Bona, 52/6 à 55/ Genua, 51/3 Aleksandria, 53/6 Port Said. Fra Cardiff eller Newport 21/ à 22/ Kjøbenhavn, 21/ Rouen, 27/ Lissabon, Fres. 37 Bordeaux, 50 Algier, 60 Marseille, 52/ Palermo, 30/ Las Palmas eller Teneriffa, 39/ à 40/ Buenos Aires, 42/ Rio Janeiro eller Santos.

(Skrevet den 24. November 1915.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge, Vest paa er Markedet fast over det hele med lidt Stigning i Raterne fra Sydsverig og Østnorge for Trælaster, men den fragtledige Tonnage er meget lille, idet flere Sejlere lægger op efter endt Rejse. Returfragter fra Østbritannien kan aller noteres lidt højere, 19/ à 21/ pr. Ton Kul til skandinaviske Havne, ligesom Raterne paa Nordatlantehavet er 1/ à 2/ pr. Ton højere for Kul, Clay og Saltlaster, hvortil en Del Tonnage bliver placeret.

Angaaende de mindre Skibe ligger de nordtyske Pladser ret godt: Lübeck, hvortil der i forrige Uge kom mange Skibe, viser sig en Kende mattere, men har tilstrækkelig med Tilbud, saaledes noteres til Norge 12 à 14 Kr., Göteborg 9 à 10 Kr., men til Sundhavne kun omkring 7 Kr., og dette er da vanskeligt at opnaa; Wismar er absolut bedre og noterer for Kul til Limhamn 8 à 8½ Kr. Fra Stettin er i den senere Tid betalt 9 à 10 Kr. til svenske Sundhavne ligeledes for Kul. Norge og Sverig viser stadig slet ingen Interesse, endog med Sten til Tyskland er det smaat bevendt. Danmark har fra Provinserne været overordentlig livlig, og der er gennemgaaende sluttet til Kr. 4 til nordligst Aarhus for Byg, til Aalborg skal endog være gennemført 5 à 5½ Kr.; og der er stadig Efterspørgsel efter Tonnage. Kjøbenhavn har derimod vist sig kendelig flovere, men samtidig har der ikke været Overflod af Tonnage: der sluttedes Majs til Rønne 4½ Kr., Palmekager til Aarhus 5 Kr., Jordnødkager til Fakse 3½ Kr., Sojakager til Svaneke 5 Kr., Horsens 4 Kr., Randers 4½ Kr. Resten af denne Maaned vil næppe blive væsentlig livligere: i Begyndelsen af næste Maaned ventes derimod atter Dampere baade med Hvede og Majs.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Sejlskibstilsynsbekendtgørelsens § 5, 2. Stk. lyder saaledes:

»I nye Skibe af over 200 Tons skal Pumpesoden altid være tilgængelig.«

Menes der med Udtrykket »ny Skibe« i dette Tilfælde ogsaa »nyanskaffede Skibe«, saaledes at nævnte Bestemmelse ogsaa er gældende for gamle Skibe, der nu indkøbes fra Udlandet?

C.

Sv. Da det i »Instruks for de ved Tilsynet med Sejlskibe m. m. beskikkede Synsmænd, under Post 3. Ældre Skibe og Fartøjer, hedder: »Skibe og Fartøjer, som ere byggede før 1. Januar 1910, men først efter denne Dag ere gaaede over paa dansk Haand, skalle tilfredsstille alle Sejlskibstilsynslovens Forskrifter,« saa vil efter vor Mening nyanskaffede Skibe, der nu indkøbes fra Udlandet, selv om det er ældre Skibe, være at betragte som ny Skibe.

Nybygninger, Køb og Salg.

Barkskibet »Messina« af Skillinge er, i Følge »Svensk Sjøft.«, solgt til et nydannet Rederi i Rudkjøbing for 30,000 Kr. Skibet er bygget i Uddevala i 1874 og maaler 420 Tons.

Motorskonnert »Viking« af Æroskjøbing, der maaler 100 Brutto- og 36 Netto-Reg.-Tons, er af Ejeren, Skibsfører R. H. P. Johansen solgt til Ingeniør Jessen Degn, Kjøbenhavn. Købesummen er ukendt.

Mægler Erik B. Kromann, Marstal, har af Rederiet C. V. Petersen, Svendborg, købt 3/4 Skonnert »Sophie«, »Sophie«, der er bygget i 1901 i Svendborg, maaler 237 Brutto- og 199 Netto-Reg.-Tons. Købesummen er ukendt.
(»Æro Avis«.)

Den 18. ds. blev hos A/S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft en ny Dampet sat i Vandet. Skibet, der ved Afbygningen fik Navnet »Rhone«, bygges for Regning Det forenede Dampskibs-Selskab.

Nyt Diesel-Motorskib. Fra A/S. Burmeister & Wain's Maskin- og Skibbyggeris Værft paa Refshale-øen blev den 17. ds. et nyt Diesel-Motorskib, Værftets Byggenummer 303, til A/S. Det østasiatiske Kompagni, sat i Vandet. Skibet, et Søsterskib til det i Oktober d. A. afleverede Motorskib »Columbia«, har samme Dimensioner, nemlig: 425' x 55' x 38'6" (til Shelterdæk), og Bæreevnen er 9,550 Tons d. w. Skibet vil faa to Hoved-Diesel-Motorer, der kan udvikle til- sammen 3,100 HK, og give Skibet en Fart af c. 11 1/2 Knob lastet. For Passagerer vil der blive indrettet faa, men smukt udstyrede Kamre.

Alle Spil og alt Dæksmaskineri, Styreapparater m. m. bliver elektrisk drevet, ligesom der vil blive elektrisk Lys overalt.

Skibets Navn blev »Chiles«.

Paa den ledige Bedding lægges Kolen til et nyt Diesel-Motorskib. Afbygningen overvåres af et stort Publikum, idet Journalist-Forbundets Rundskuehefter gav Adgang til Skibsværftet.



Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau
ved CHARLES HVILSOM,

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog.

Send Opgave.

Tuborg Öl
og Tuborg Mineralvande
kan paa Grund af deres ypperlige
Kvalitet og store Holdbarhed særlig
anbefales til Skibsproviant.

Tuborgs Depot: Amaliegade 32-34, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Schubert, ank. her 9/11. — Alexandri, Nielsen, ank. her 21/11. — Algarve, Borries, afg. Leith 18/11. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. London 15/11. — Antwerpen, Mikkelsen, afg. Newcastle 4/11. — Arkansas, Egeuse, afg. New York 11/11. — Arno, Lepper, afg. Cadix 20/11. — Aurora, Sonne, ank. Bordeaux 19/11. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Lissabon 18/11. — Beira,

Mortensen, ank. Newcastle 19/11. — California, Petersen, afg. Kirkwall 19/11. — Charkow, Soeberg, afg. Messina 18/11. — Christian IX, Madsen, ank. her 23/11. — Dagmar, Müller, afg. Deal 15/11. — Dania, Jørgensen, afg. herfra 21/11. — Ebro, Lunge, ank. her 13/11. — Florida, Ørsted, ank. Greenock 3/11. — Frederik VIII, Thomsen, afg. herfra 22/11. — Garonne, Kromann, ank. Marsello 15/11. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 16/11. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, pass. Flamboro 20/11. — Kasan, Rasmussen, pass. Lizard 21/11. — Kentucky, Svane, ank. Leith 25/10. — Kiew, Tonnesen, afg. London 20/11. — Louise, Svann, afg. herfra 22/11. — Louisiana, pass. Lizard 7/11. — L. P. Holmblad, Mühl-dorf, afg. Rio de Janeiro 11/11. — Minsk, Gommessen, pass. Gibraltar 17/11. — Morsø, Nellemann, pass. Dungeness 20/11. — Moskov, Jacobsen, pass. Dungeness 5/11. — O. B. Suhr, Pedersen, afg. Newcastle 19/11. — Omsk, Kyllshech, ank. Cartagena 20/11. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansund 16/11. — Pennsylvania, Lissner, afg. Madeira 20/11. — Pregel, Iversen, afg. herfra 22/11. — Romny, Bogvad, ank. Genua 16/11. — Saga, Hansen, pass. Dover 20/11. — Skalholt, Sundvig, ank. Hull 20/11. — Texas, Clauson Kaas, pass. Dartmouth 3/11. — Tiber, Tramp, ank. Leith 18/11. — Tomsk, Wiberg, afg. New York 16/11. — Tula, Therkildsen, afg. Kristiania 21/11. — United States, Gotsche, afg. New York 18/11. — Viking, Gjerloff, afg. Madeira 20/11. — Virginia, Fischer, ank. her 13/11. — Sejler Viking, Buntzen, afg. Buenos Aires 7/10.

C. K. Hansen. A. gersborg afg. Leith 20/11. — Ama- lienborg ank. Setubal 18/11. — Brattingsborg afg. Tye 21/11. — Borglum afg. Matanzas 18/11. — Dansborg afg. Savannah 2/11. — Elsborg ank. Kjøbenhavn 22/11. — Flynderborg ank. Kjøbenhavn 22/11. — Guldborg afg. Huelva 20/11. — Gurre ank. Helsingør 6/11. — Hammershus afg. Coronel 2/11. — Harrildsborg pass. Skagen 19/11. — Jelling pass. Deal 1/11. — Jomsborg ank. Kirkwall 19/11. — Jungshoved afg. Florianopolis 21/11. — Jægersborg ank. Burntisland 15/11. — Kallundborg afg. Huelva 13/11. — Kalo ank. Baltimore 12/11. — Klampenborg ank. Newcastle 18/11. — Kronborg ank. Buenos Aires 17/11. — Lejre pass. Browhead 20/11. — Næsborg ank. Sunderland 20/11. — Raudelsborg ank. Kjøbenhavn 20/11. — Rosenborg pass. Dover 19/11. — Silkeborg ank. Bristol 16/11. — Skanderborg pass. Norfolk 8/11. — Skodsborg ank. Manchester 4/11. — Spigerborg ank. Malta 19/11. — Stegelborg afg. Charleston 21/11. — Stjerneborg ank. Cartagena 18/11. — Tuborg pass. Dover 12/11. — Taarnborg ank. Kjøbenhavn 17/11. — Ullsborg pass. Dungeness 19/11. — Uranienborg ank. Burntisland 18/11. — Ørkild ank. Cienfuegos 15/11.

Vesterhavet. Anna, Jessen, ank. Munksund 23/11. — Nord- søen, Nielsen, afg. Storlors 23/11. til Barcelona. — Dorteia, Larsen, ank. Leiths Red 22/11. — Olga, Christensen, er afg. Methil til Esbjerg. — Polly, Mathiasen, ank. Workworth 22/11. — Fylla, Brück, ank. Lugnvik 22/11. — Inger, Skou, ank. Hull 21/11. — Valborg, Jepsen, pass. Helsingør 22/11. for Bar- celona. — Marie, Brøder-Nielsen, pass. Helsingør 22/11. for Bar- celona. — Nora, Møller-Hansen, ank. Ahus 22/11. — Nancy, Pedersen, pass. Helsingør 21/11. for Pasages. — Carmen, Basse, ank. Gustafsberg 21/11. — Karla, Pedersen, afg. Ardrossau 20/11. til Barcelona. — Laura, Thøgersen, afg. Piteå 21/11. til Poole. — Rigmør, Uldall, pass. Foussant 20/11. for Hartlepool. — Nexos, Jensen, ank. Gelle 21/11. — Johanne, Mikkelsen, afg. Marieberg 20/11. til Sevilla. — Ellen, Hansen, pass. Hel- singør 20/11. for Gelle. — Cito, Toft, pass. Helsingør 20/11. for Valencia. — Yrsa, Christensen, afg. Barreiro 20/11. til Goole. — Gerda, Iversen, ank. Cartagena 20/11. — Dagmar, Sørensen, afg. Llanely 19/11. til Kjøbenhavn. — Ulla, Hansen, ank. Wis- beck 18/11. — Thyra, Lund, ank. Newcastle 18/11. — Ber- tha, Johansen, afg. Ardrossau 16/11. til Huelva. — Norma, Madsen, ank. Hernessund 17/11.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu- koff, Harboe, ank. Blyth 19/11. — Johan Siem, Tannebek, afg. Helsingør 19/11. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Methil 16/11. — Russ, Petersen, afg. Louisburg 13/11. — Wladimir Sawin, Wittenkamp, afg. Louisburg 5/11. — Excellence Pleske, Boutrup, ank. Aalborg 21/11. — Mi- chail Ontchoukoff, Nielsen, afg. Louisburg 17/11. — Ge- neralkonsul Pallisen, Folkenberg, ank. Kjøbenhavn 22/11. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Marseille 21/11. — Hel- mer Mørch, Christensen, afg. Louisburg 18/11. — Newa, Dahl, ank. Newcastle 16/11. — Freja, Harboe, ank. Livorno 5/11. — Rota, Christensen, afg. Rosario 11/11.

Det østasiatiske Kompagni. Australien ank. Sydney 15/11. udg. — Columbia ank. Messina 20/11. udg. — Bandon pass. Perim 17/11. udg. — Chumpon afg. Stornoway 4/11. udg. — Annam ank. New York 11/11. udg. — Falsria afg. Bilbao 8/11. hjemg. — Fiona pass. Gibraltar 20/11. hjemg. — Pan- gan pass. Sagress 20/11. hjemg. — Panama pass. Perim 17/11. udg. — Jutlandia afg. Colon 2/11. udg. — Siam pass. Mag- gellan 19/11. hjemg. — Selandia ank. Kjøbenhavn 20/10. — Indien ank. Colombo 20/11. hjemg. — Kina, pass. Perim 19/11. hjemg. — Magdalena ank. Shanghai 9/11. udg. — Arabien ank. San Francisco 9/11. hjemg.

Dampskibsselskabet Orient. Delagoa ank. Göteborg 18./11. udg. — Rhodesia pass. Las Palmas 9./11. udg. — St. Croix afg. Las Palmas 11./11. udg. — Tranquebar pass. Gibraltar 21./11. udg. — Transvaal pass. Las Palmas 31./10. udg.

Skandia. Rodfa e, Petersen, ank. Göteborg 23./11. — Glulfaxe, Petersen, ank. Kjøbenhavn 23./11. — Skinfaxe, Weichardt, afg. Leith 21./11. til Baltimore. — Rimfaxe, Haure Petersen, ank. Blyth 18./11.

Heimdal. Holga, Vaaben Hansen, afg. Tynen 16./11. — Elna, Rathje, afg. Sund 16./11. — Therese, Izard-Pedersen, afg. Tynen 17./11. — Harriet, Larsen, ank. Palamos 20./11. — Dagny, Therkildsen, ank. Dunde 13./11. — Simone, Hansen, ank. Marseille 5./11. — Jeanne, Olsen, afg. Swansea 16./11. — Vora, Risø, afg. Suisse 9./11. — Daisy, Jørgensen, ank. Genua 12./11. — Anine, Leth, afg. Sunderland 16./11.

Dania. Mary, Clausen, ank. Newcastle 14./11. — Flora, Loreutzen, ank. Fowey 22./11. — Nelly, Clausen, ank. Dieppe 18./11. — Lilly, Bang, afg. Norrköping 23./11. til Calais. — Alexy, Duhn, pass. Helsingør 21./11. for Sundsvall. — Dagny, Sørensen, ank. Odense 23./11.

Thurs. Peter Bom, Jørgensen, ank. Aalborg 16./11. — H. A. Hansen, Andreassen, ank. Karrebæksmunde 22./11.

Brix Hansen & Co. Hillerød, Ankersen, ank. Fleetwood 22./11.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Dansted ank. Blyth 18./11.

Orion. Sirius, Møller, afg. Aalborg 24./11. til Frederikshavn. — Orion, Madsen, afg. St. Vincent 16./11. til Ardrossan. — Vulean, Christensen, ligger i Fleetwood.

Era. Erindring, Nielsen, ank. Leith 15./11. — Energi, Jensen, ank. Vejle 21./11.

Sejlskibe.

Svendborg. Carl, Clemmensen, ank. Odense 15./11. — Mærur, Lund, ank. Havre 13./11. — Emanuel, Larsen, afg. Hernøsand 17./11. — Danmark, Husfeldt, ank. Troun 15./11. — Phoenix, Jørgensen, ank. Lemvig 16./11. — Erhardt, Larsen, ank. Gibraltar 18./11. — H. C. Jensen, Larsen, ank. Vejle 19./11. — R. P. Petersen, Petersen, ank. Montrose 20./11. — Dagny, Rasmussen, afg. Setubal 21./11. — Henry Brooke, Jensen, afg. Hudiksvall 20./11. — London, Andersen, ank. Boston 20./11. — Lauritz, Carlsen, ank. Ronne 22./11. — Triton, Jensen, ank. Kirkwall 21./11.

Era. Arkon, Andersen, ank. Holbæk 16./11. — Herkules, Bager, ank. Skien 15./11. — Idun, Rasmussen, ank. Ronne 16./11. — Kastor, Albertsen, ank. Ronne 16./11. — Argo, Clausen, afg. Swansea 15./11. til Kenitra. — Tvøroyri, Watson, ank. Leith 15./11. — Svalen, Rosenbeck, ank. Udevalla 15./11. — Heimdal, Staugaard, afg. Ayr 14./11. til Hennebont. — Hjalmar, Christoffersen, afg. Lerwick 16./11. til Stavanger. — Ocellia, Clausen, afg. Lerwick 16./11. til Stavanger. — Salus, Andersen, ank. Brest 17./11. — Marthing, Friis, ank. Breste 17./11. — Nauta, Størke, ank. Twillingate 16./11. — Advance, Bager, ank. Malmö 17./11. — S. L. Weber, Rasmussen, ank. Swinemünde 16./11. — Bion, Petersen, ank. Hadsund 16./11. — Solon, Eriksen, ank. Trawemünde 17./11. — Sofie, Mollemann, ank. Nykjøbing F. 17./11. — Kodau, Hansen, ank. Vejle 16./11. — Prøven, Christensen, er ank. Liverpool. — Gertrud, Christensen, ank. Lysekil 17./11. — Jørgen Olsen, Nielsen, ank. Malta 16./11. — M. Hay, Petersen, ank. Paimpool 17./11. — I. A. Kromann, Christensen, afg. Troon 16./11. til Quimper. — Kirstine, Rasmussen, ank. Horsens 17./11. — Alta, Albertsen, ank. Trawemünde 17./11. — Iris, Stegmann, ank. Trawemünde 17./11. — Bolgen, Friis, ank. Swinemünde 17./11. — Noline, Hansen, ank. Kjøbenhavn 17./11. — Cercs, Bager, ank. Helsingborg 17./11. — Haabet, Rise, ank. Korsør 17./11. — Rolf, afg. Lorient 16./11. til Fernandine. — Anna, Christensen, afg. Jamaica 17./11. til Havre. — Svane, Fabricius, ank. Brest 17./11. — Victoria, Hansen, ank. West Hartlepool 19./11. — Nanna, Østermann, ank. Trawemünde 19./11. — Star, Albertsen, afg. Neapol 19./11. til Trapani. — R. P. Nielsen, Petersen, ank. Trawemünde 19./11. — Adèle, Weber, ank. Skelskør 19./11. — Norden, Rasmussen, er ank. Croisie. — Claudia var 18./11. til Ankers ved Downs. — Sara, Olsen, ank. Belfast 19./11. — Hydra, Christensen, ank. Ayr 19./11. — Mary, Andersen, ank. Middlesbrough 19./11. — Ami, Albertsen, afg. Egersund 20./11. til Leith. — A. H. Friis, Hansen, afg. St. Johns 21./11. til Oporto. — Nathalia, Eriksen, ank. Ayr 20./11. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Kjøbenhavn 22./11. — Hosanna, Raahauge, ank. Poole 21./11.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 25. November 1915. — Sø- og Handelsretsdom. — Panama-Kanalen og Sejladsen paa San Francisco. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søførende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns uofficielle Børskurs.

Damper 1000 Tons.

Levering Dec. 1916. 180' × 28' × 14' 6".
Klasse „Norske Veritas“ Maskine 550 indc. H. K. St: Cyl: 15" — 25" og 40" Stempelslag 27". To Kedler 10' 6" × 10' 3", Tryk 180 Pund.

Damper 650 Tons.

Levering Oktober 1916. 168' × 25' 7" × 12' 6" 1/4".
Maskine 400 indc. H. K. St: Cyl: 12 3/8" — 19 1/8" — 31 1/2".
Stempelslag 21 3/8" — Keddel 11' 10" × 10' 6" 1/4" Tryk 180 Pund.
Klasse: Germ. Lloyd.

Slæbedamper.

475 indc. H. K. St: Maal 98' 8" 1/4" × 20' × 10' 8".
Klasse „Veritas Gr: K. Maskinen Tripple Ekspansion.
Cyl: 11 7/8" — 19" — 31 1/2" Stempelslag 19" Kedel indv. 11' 9" 1/8" × 10' 10", Tryk 180 Pund. Levering Marts 1916.
Nærmere ved D. Borger & de Jonge, Rotterdam, Zwartehondstraat 15.

Korrespondance paa Tysk eller Engelsk.

LANDMANDSBANKEN

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

Det forenede Dampskibs-Selskab

Aktieselskab

KJØBENHAVN K

Telefon Nr. 6300

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



Kjøbenhavns
uofficielle Børskurs d. 24. Novbr. 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		210 ¹ / ₂	210 ³ / ₄
Danmark		245 ¹ / ₂	246
Norden		236 ¹ / ₂	236 ³ / ₄
Carl		245 ³ / ₄	262 ¹ / ₂
Dannebrog		283	283 ¹ / ₂
Skjold		244 ³ / ₄	245
Urania		—	—
Dampsk. af 1896		253 ¹ / ₂	254
Hejmdal		282 ¹ / ₂	288
Gorm		279 ¹ / ₂	280
Neptun		255 ¹ / ₂	255 ³ / ₄
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		—	—
State- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ¹ / ₂ % Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk. 1. Afđ. 1. S.		—	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvn. Kreditf.		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 2. Serie.		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1. — —		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ Østlitt. Kreditf. 9. — —		84	86
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 7. — —		—	—
3 ¹ / ₂ % — — 6. — —		—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — —		—	—

	Gjort til	Køber	Sælger
Aktier.			
Nationalbank		141	143
Privatbank		117 ³ / ₄	118
Landmandsbank		140	140 ¹ / ₂
Handelsbank		158 ³ / ₄	154
Kbhvns Laane- og Diskontobank		100 ³ / ₄	101
Sukkertabr.		254	254 ¹ / ₂
Burm. & Wain		120	120 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier		147 ¹ / ₂	148
Helsingørs Jærnak		68 ¹ / ₂	69

Vekselkurser d. 24. November 1915

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	73.80	
London	17.30	
Paris	62.75	
Amsterdam	156.00	
Wien	53.50	

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Berg & Larsen
Nyhavn 63, København,
og
Chr. Schjerbecks Efferf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hampougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

Hud- og Kønssygdomme.
Frederiksborggade 25 2. Sal.
Hverdage 12¹/₂—2 samt 6¹/₂—8.
Søndag 8¹/₂—10.
Telefon Byen 7062.

Carl With,
tidl. Reservelæge ved Rigs-
hospitalet.

CHRISTIAN THEIL
Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat



H. P. NIELSEN
Skibshandler
ESBJERG

**DE FORENEDE
BRYGGERIER**
**Krone
PILSNER**
**Krone
LAGERØL**
**Krone
PORTER**
"SKATTEFRIT"

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. 000,000.
tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agentur
de fleste Provinshyer.
Post-Adresse: Kristiansgade 1. 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: Holberggade 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 Provinshyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756

Genforsikrings-Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital 6 Mill., Reserve 6 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316 Telegr.-Adr.: „REASSURANCE“

Sigurd von Pfaler & Co.

Assurancekontor for

**Sø-Transport og
Krigsforsikring**

Østergade 37. — København K.

Telefon: Central 12587. — Tlgr.-Adr.: „KRIGSPFALER“.

R. Møllers Skibsværft.

Telefon 246. Faaborg. Telefon 246.

**Nybygning og Reparation
af Træskibe.**

**Patent-Ophalingsbedding for
450 Tons Egenvægt.**

Frederikshavns Værft og Flydedok A/S

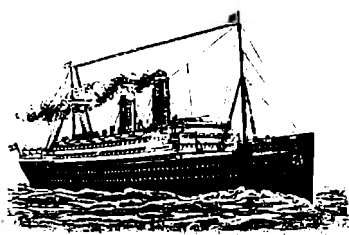
FREDERIKSHAVN.

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: VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — Statstelefon 4. —



Viggo Jensen, A/S.

Maskinfabrik • Aarhus.

Al Slags Skibsarbejde,
store saavel som mindre
Reparationer udføres,
iligesom vi paatager os
Renning af Kedler.

Kun første Klasses Arbejde udføres.

— Telf. 2437. —

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. 8.

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

Aarhus. Sophus E. Johnsen. Tlf. 2859 & 2879. Tlgr.-Adr.: Sejus. Breve til min Adresse leveres straks ved Skibs Ankomst. Motorbaad til Rheden.



Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1182

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

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.

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.

P. Jørgensen & Co., Korsør.

Telegramadr.: „Jørgensen“.

— Skibsmæglere. —

Telefon 6 & 16.

Statstelefon 11.

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

Petrograd og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Petrograd
Tlgr.: „Hansen“

Cronstadt
Tlgr.: „Hansen“

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

„Søjus“ Petrograd, Wass. Ostrow. 17 Line. No. 4. „Søjus“

R. A. ROBERT, KØBENHAVN, AMALIEGADE 26.

BEFRAGTNING.

Telegram-Adresse: „ROBERTUS“.

Telefoner: 6357 & 6358.

Statstelefon: 188.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klassees
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Axel Carlsen

Skibshandel

ved Toldbodvejen, AALBORG

Telegr.-Adr.: Axel Carlsen. Telefon 707

Hans Nielsen

Skibsproviantering
Aarhus.

Skibsmægler

C. V. Petersen,

Telef. 149 Svendborg Statstelef. 10

Dampskibsagent

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til D. F. O. S.

ZOOB. HAVE

i København

køber gerne for den
brugbare Dyr.

Harald Christensen.

Skibsmægler Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

J. C. Jensen og R. B. Christiansen

Sagfører Overretssagfører

sp. Søager

St. Voldgade 10, Randers

Telefon Nr. 47

Overretssagfører

E. Moltzen

Odense

Retssager (sp. Sø- og Handelssager)
og Handelsinkassation.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søager).

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

tilsalg Vestergade 27.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREKVIPIERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede Klædelager.

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.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotsbyring“.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilkandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Put

en Kasse »Svendborg
Bockøl« ned i Pro-
viantrummet, saa har
De stedse et godt
holdbart og sundt
Glas Øl at byde
Deres Venner, hvor
paa Kloden, De end
kommer.

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlf. Adr.: Telefon: 3224.

Tonnage. Telefon: 3244.

Forlang altid

OTTO

MØNSTED'S

OMA

Plante-Margarine

Fortrinlig til Bordbrug

Bagning og Stegning.

Utzon & Stegmann, Skibsmæglere. Aalborg.

Telegr.-Adr.: UTZON.
Telefoner: 2200 - 2075.
Statstelefon 2.

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 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“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland **Whisky**
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faae overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.

Billig Drift — Solid — Driftssikker.

5—100

HK

A/s „VØLUND“.

Blegdamsvej 32. København N.

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 og Siden efter Tekst pr. Petitlinie à 45mm Bredde 25 —
De øvrige Sider pr. Petitlinie à 45mm Bredde 20 —
Moderation for 5 Gange 13 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Aarhus mekaniske Værksted
Alle Slags Skibs- og Maskinreparationer
samt Kedelrensning udføres.

Fredensgade 16.

Telefon 3950.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og
midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværks-
arbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved
Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,

Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

WIESE & Co., LISSABON.
SKIBSMÆGLERE & SALTEXPORTØRER.
Bunker Kul. (Største flydende Kullager). *Billigste Priser.*
Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205).

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
1 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.

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:

Kongens Enghave. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal
Telefon 8031. Telegramadr.: „RANET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2333.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

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.

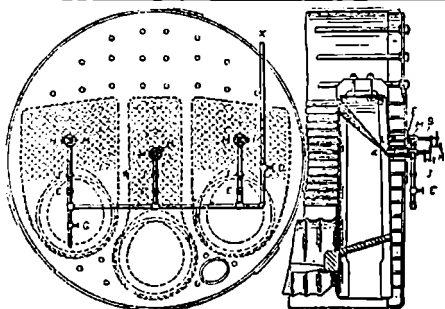
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 48

Kjøbenhavn, Torsdag den 2. December 1913.

22. 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. Sæden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower for Alnutter 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
Petrograd, Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



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

Palle Sørensens Eff.
Sølvtorvet 4.
Telf. Øbro 1515 y.
Største Udvalg af Skibsure.
Sø-, Rejse- & Teaterkikkerter,
Briller & Pincenez m. m.



AKTIESELSKABET HOLZAPFEL-SELANDIA

Compositloner

Jern, Staal og Træskibsbunde.
Leverandør til Flaaden.

Indregistrere

Telegramadr.: „HOLZANDIA“.

Kontor: Toldbodvej 7, Kjøbenhavn.



Varemærke

Telf.: 5601. Palm 2256.

Fabrik: Øresundevej, Amager.

Rustbeskyttende Farve

Bunkers og Lastrum.
Leverandør til Statsbanerne.

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter
Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. — Telefon 4980.

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.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

KJØBENHAVNS 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: Kjøbenhavns Handelsbanks Filial i Rønne
Viborg: Handelsbanken i Viborg

W. POULSEN & GARR, Newcastle-upon-Tyne

Skibsmæglere og Befragtningsforretning

Bunker Kul: Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres
Dag og Nat til billigste Priser.

Telegram-Adresse: „PROMPT“, NEWCASTLETYNE.

Kjøbenhavn

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn, Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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

Clberjet

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

Hud- og Kønssygdomme.

Frederiksborggade 25. 2. Sal.
Hverdage 12 $\frac{1}{2}$ —2 samt 6 $\frac{1}{2}$ —8.
Søndag 8 $\frac{1}{2}$ —10.
Telefon Byen 7062.

Carl With,
titl. Reservelæge ved Rigs-
hospitalet.

Maskinskrivning.

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

Telefoner
92 88
102 88

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
»Bunker-
depot«.

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT
Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat
ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver
autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.
ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

Telefon
513

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
»Bunker-
depot«.

HELSINGØRS BUNKERKUL DEPOT.

Prima Newcastle Dampkul leveres Dag og
Nat til Dagens billigste Priser.

C. K. HANSEN.
KØBENHAVN.

∴ DAMPSKIBSRHEDER ∴
DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.
BEFRAGTNINGSFORRETNING.
Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dampskibsselskaberne
VULCAN og MERCUR

Telefon 5459. Telegramadresse: „Canus“.

Korresponderende:

Reder N. P. Nielsen,
Herluf Trollesgade 28.

A. O. ANDERSEN & Co.

Copenhagen & Christiania.

Telegr.: Pacao { Copenhagen. Teleph. { 5836 Copenhagen.
Christiania. { 19389 Christiania.

STEAMSHIPOWNERS-AGENTS

Chartering - Clearance - Average.

P. Brown jun. & Co.

Dampskibsrederi * Dampskibsagentur.

Amallegade 43. — Telegr.-Adr.: »Brown«. — Tlf. C. 276.

Knud Degn. Raadgivende Ingeniør,
cand. polyt. M. Ing. F.

projekterer og leder Udtørelsen af alle Slags

**Havne- &
Uddybningsarbejder**

Kontor: Havnegade 55¹, København K. Telefon 351.

DEMAG



**Losse- og
Transport-
anlæg,
Havnekraner,
Wagontippere,
Selvgribere.**

REPRÆSENTANTER:

Edwards & Rasmussen
INGENIØRER.

København B, Vestergade 3.

**DEUTSCHE
MASCHINENFABRIK A-G
DULSBURG**

**Traadløs
Telegrafi**

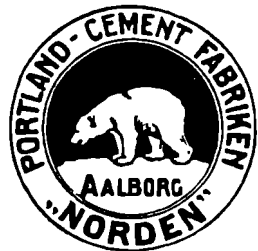
Københavns Radiotelegrafskole

Afdeling af
Centralundervisnings-
anstalten i Radiotelegrafi

Dag- og Aftenkursus

Lavendelstræde 1, 1. Sal

Byen 3790



P. Schou & Co.
Skibsproviantering
FREDERIKSHAVN
Telegr.-Adr.: „Schou“

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 02 427. Nattelefon 427. — Post Box 14

Kjøbenhavn, den 2. December 1915.

Da vi for nogen Tid siden paa dette Sted gjorde den Betragtning gældende overfor Regeringens Forbud af 6. Oktober mod Salg af Skibe til Udlandet, at Handelsministerens Udtalelser i Landstinget om Forbudet syntes at kunne give Plads for en Forstaaelse mellem Skibsfarten og Administrationen, gik vi ud fra, at Regeringens Tanke med Forbudet bl. a. var den, at man under gensidig Forstaaelse vilde søge at holde sammen paa den danske Tonnage for alle Eventualiteters Skyld. Vi tænkte os, og mange Redere delte sikkert denne Anskuelse, at Forbudet, maaske i Forbindelse med et vist Indseende fra Regeringens Side med, hvor stor en Del af Tonnagen, der til enhver Tid faktisk var til Raadighed, som en Art fortløbende Registrering skulde tjene til stadig at holde Regeringen nøje underrettet om Bevægelsens Udvikling, til automatisk at holde igen paa enhver Udvikling i mindre heldig Retning og endelig til — om det blev nødvendigt — at muliggøre en Indskriden i det rette Øjeblik overfor en virkelig faretruende Situation. Mod en forstaaende og hensynsfuld Administration efter saadanne Linier kunde man fra Skibsfartens Side vistnok næppe have noget at indvende, thi hvem er vel i højere Grad end Rederne selv interesseret i, at Handelsflaaden saavel nu som navnlig efter Krigen raader over saamegen og saa tidssvarende Tonnage, at den kan løse den nationaløkonomisk set meget betydelige Opgave, der stilles den. Om nogen Uvilje syntes der i hvert Fald vanskelig at kunne blive Tale, thi selv om ogsaa en nok saa hensynsfuld Administration af Forbudet næppe kunde undgaa nu og da at komme paa tværs af en Reders Salgsplaner, syntes det til Gengæld at maatte være givet, at Forbudet vilde være egnet til at yde Rederiernes Bestræbelser for at konsolidere Selskaberne nogen Beskyttelse mod paa-gaaende Krav om hurtig Realisation af stor Fortjeneste fra den voksende Skare af spekulerende Aktionærer.

Begivenhederne har imidlertid vist, at hvis Regeringen har næret saadanne Planer med Hensyn til Salgsforbudet, saa er disse i hvert Fald hurtig blevet trængt i Baggrunden.

Bortset fra de enkelte Spørgsmaal om bestemte foreliggende Dispensationer, der afgøres i Handelsministeriet, har Regeringen lagt hele Sagen over i Prisreguleringskommissionen, og et af denne nedsat Udvalg har i en Haandevending lavet Problemet om til et fornyet Spørgsmaal om Fragtregulering. Med Udgangspunkt i Salgsforbudet vil man øjensynlig nu formaa eller skræmme Rederne til at garantere Tilførslen af visse store Forbrugsartikler i bestemte større Kvantiteter, indenfor en vis Tidsfrist og til en vis i Forvejen bestemt Maksimalfragt.

Efter hvad der offentligt — men ganske vist ikke officielt — er fremkommet, gaar Fragtudvalgets Plan i Korthed ud paa, at der skal paalægges samtlige Dampskibsrederier, der raader over en vis Netto-Tonnage, vistnok 300 Tons, i Forening at stille Skibsrum til Raadighed for en Import af ialt 1,600,000 Tons Kul og 400,000 Tons Majs i Løbet af et halvt Aar og til bestemte Maksimalrater. Hver Reder garanterer for en Andel, der svarer til hans Tonnage, men han kan stille fremmed Tonnage, om han vil, eller helt undlade at stille nogen Tonnage, men i sidstnævnte Fald befragter et dertil oprettet Fragtkontor i

det aabne Fragtmarked Tonnage for hans Andel og paaligner ham Differencen mellem Markedsfragten og Maksimalfragten.

Til Planen maa naturligvis høre en Række Detaljer, der sikkert ikke er uden Interesse, for saa vidt som de jo maa pege paa mindst lige saa mange Vanskeligheder eller Hindringer for Planens Gennemførlighed, men som forøvrigt ikke har nogen Betydning for Bedømmelsen af Hovedsagen.

For den, der er ukyndig i Skibsfartsforhold, og til denne Klasse maa efter vort Skøn ogsaa den eller de henregnes, der har Æren af at have givet Udkast til den antydede Ordning, vil den Betragtning maaske ligge nær, at en saadan Fragtregulering er en Prisregulering, med et nyt Navn ganske vist, men iøvrigt efter de allerede gammelkendte Principer. Betragtningen er imidlertid grundfalsk. Fragten er et internationalt bestemt Maal for Varetransporten og kan som saadant i alle almindelige Tilfælde vistnok overhovedet ikke baandlægges ensidigt og nationalt. Hermed være dog ikke sagt, at der ikke kunde gives Undtagelser under særlige Forhold, men en Række Betingelser maatte sikkert i saa Fald først foreligge opfyldt, deriblandt navnlig at man med Hensyn saavel til disponibel Tonnage som med Hensyn til den første af alle Skibsfornødenheder, Bunkerkullene, var fuldstændig uafhængig af Udlandet. Ingen af disse Betingelser er til Stede. Hvad Spørgsmaalet om Tonnagen angaar, kommer det naturligvis an paa, hvormeget der i Virkeligheden er til Raadighed, og medens en Optælling af den Tonnage, der, forudsat at ydre Forhold tillod det, vilde kunne benyttes i Tilfælde af, at alle andre Hensyn end Øjeblikkets maatte skydes til Side, maaske vilde resultere i en i hvert Fald tilsyneladende Uafhængighed, er det jo givet, at en saadan Optælling intet har at gøre med Begrebet den disponible Tonnage. For at naa til denne maatte man nemlig borttage ikke blot den faktisk uegnede Tonnage, saasom Tonnage til særlige Formaal, dette taget i meget rummelig Betydning, men fremdeles al Rutelonnage og en meget stor Del af Tramptonnagen, nemlig den, der er fast indarbejdet i visse bestemte Farter. Naar en saadan Reduktion var foretaget — og at undlade den vilde skibsfartsmæssigt og nationaløkonomisk set være selvmorderisk — vilde den absolute Afhængighed af Udlandet sikkert være mer end tilstrækkelig fastslaaet. Hvad Bunkerkullene angaar, er det for saa vidt overflødigt at gaa nærmere ind paa Spørgsmaalet, men det skal dog nævnes, at ogsaa Bunkerkulspørgsmaalet maa bevirke en Nedgang i den Tonnage, der nationalt kan have til Raadighed.

Er imidlertid Afhængigheden af den neutrale udenlandske Tonnage en Kendsgerning, saa er allerede dermed hele Fragtreguleringssagen paa den antydede Basis faldet sammen, som det Korthus, det er. Man vil ganske vist kunne faa de Varer billigere, som man regulerer Fragterne for, men man vil komme til at betale den øvrige Import saa meget dyrere, og man vil navnlig komme til at lægge alt det som en Gave i Hænderne paa udenlandske Redere, som man ved den paatænkte Foranstaltning vil beskutte danske Redere for. — Alt bortset fra, at man ved en tilpas haardhændet Fremgangsmaade meget let vil kunne opnaa yderligere at tilføje et Erhverv, hvis Konsolidering og Udvikling under de foreliggende Forhold maa regnes at være

af den allerstørste Betydning for Landet, en Skade, der overhovedet ikke senere kan genoprettes.

Efter hvad vi erfarer, har Dampskibsrederiforeningen og de udenfor denne staaende Dampskibsrederier med Enstemmighed besluttet at nedlægge den mest energiske Protest mod ethvert Forsøg paa at føre den paagældende Plan ud i Livet.

Danmarks Handels- og Skibsfartsforbindelse med England. Der er udsendt følgende Beretning om en af Bankdirektor Clausen og Ingeniør Foss udført Mission i London:

Formaalet med de to Herrers Rejse — der har taget en Maaned — var at søge afhjulpel de Ulemper for Landets Handel og Industri, som er en Følge af de anormale Forhold, særlig Standsningen af Udførslen fra England af en Række vigtige Varer, samt den engelske Blokade, som har gjort sig stadig stærkere gældende i det sidste Halvaar. — Ved en Overenskomst mellem den engelske Regering paa den ene Side og »Grossererersocietetets Komité« og »Industriraadet« paa den anden Side, som undertegnedes umiddelbart før de to Herrers Afrejse fra London, er der tilvejebragt en Ordning, som maa antages at ville føre ind i væsentligt bedre Forhold.

Hidtil har de enkelte Importører væsentligt været henvist til hver for sig at søge om den fornødne Udførseltilladelse, og for at opnaa denne har de ofte maattet afgive vidtgaende Forpligtelser, der saavel var til stor Ulempe for den enkelte som til Skade for Handel og Industri. Samtidig har Udførslen fra England til Danmark været stærkt hemmet paa Grund af Vanskeligheden ved overhovedet at opnaa Udførseltilladelse. Paa lignende Maade har Passagen gennem Blokaden ofte givet Anledning til store Forsinkelser eller endog Tilbageholdelse af Varer. I den nu afsluttede Overenskomst er der truffet saadanne Bestemmelser, at saavel Udførslen fra England som Gennemførslen af Varerne gennem Blokaden maa forventes at ville foregaa uden væsentlig Forsinkelse eller Vanskelighed.

Enhver Kontrol med Hensyn til Overholdelsen af de Forpligtelser, som Importørerne paatager sig vedrørende Varernes Videre salg ved Eksport fra Danmark eller vedrørende deres Anvendelse i Eksportindustrien — hvilken Kontrol hidtil var Genstand for Overenskomst mellem vedkommende Importør og de engelske Myndigheder — vil for Fremtiden ske udelukkende ved de to nævnte danske Organisationer. — Foruden de her berorte Løttelser med Hensyn til Tilførslerne er der opnaaet Sikkerhed for, at de afgivne Forpligtelser ikke vil standse Udførslen af Handels- og Industrivarer til vore Nabolande.

Samtidig hermed er der opnaaet en Række andre Løttelser for Handelen. Saaledes er Telegramudvekslingen via England sikret, forsaavidt den foregaaer gennem de to Organisationer. Udstedelsen af Oprindelsescertifikater til Brug for de engelske Myndigheder er ordnet paa en lempeligere Maade, end hidtil var Tilfældet, forsaavidt disse Certifikater udstedes af »Industriraadet«. Der er endvidere opnaaet Sikkerhed for, at der ikke fra engelske Myndigheders Side vil blive krævet andre eller mere vidtgaende Forpligtelser end de, som den nu afsluttede Overenskomst betinger; saaledes vil de Garantier, der hidtil krævedes af de engelske Banker i de Tilfælde, hvor Betalingen ordnedes i London, for Fremtiden bortfalde. Paa tilsvarende Maade vil de Garantier, som hidtil er blevet krævet gennem Rederierne, blive erstattet med de Garantier, der udstedes af Grossererersocietetets Komité, henholdsvis Industriraadet. Dette vil bl. a. betyde en væsentlig Løttelse for vore Skibsfartsselskaber.

Losseforholdene i Rouen. Angaaende de raadende Losseforhold i Rouens Havn, samt Udsigten for den nærmeste Fremtid paa denne Plads, har det svenske

Konsulat i Rouen, i Følge »Svensk Sjøfl.«, den 11. Oktober indberettet følgende til sit Udenrigsdepartement: De vedrørende Myndigheder har henvendt megen Opmærksomhed paa Skibenes Udlosning og Lægtertransporten paa Seinefloden. At Skibenes Ekspedition desuagtet har været forbundet med Tidstab, har under de nuværende Forhold næppe kunnet undgaa. Særlig har Stenkulsimporten taget et uhyre Opsving, og der har ofte været Vanskeligheder ved at skaffe Kajplads. Som Regel tor man nu for Tiden ikke gøre Regning paa Kajplads dér, førend fire Dage efter Skibets Ankomst til Havre's Red. Skal Udlosningen ske til Jernbånevogne, kan yderligere Tidstab opstaa af den Grund, at rullende Materiel ofte ikke er umiddelbart tilgængeligt. Udsigterne for den nærmeste Fremtid vil bl. a. bero paa Vejrforholdene. En større Forøgelse af Vandmængden i Floden, eller eventuel Isdannelse, vil kunne unnliggøre Transporten med Lægtere, eller dog i høj Grad vanskeliggøre denne Befordringsmaade, hvoraf Standsningen af Importen vil kunne blive en Følge.

Redere, hvis Skibe befragtes til Rouen, bør derfor lade indføre Bestemmelser i Certepartiet om, at Liggedage skal beregnes efter Udløbet af en vis nærmere aftalt kort Tid efter, at Skibet er ankommet til Havre's Red eller den nærmeste Ankerplads, som bliver det anvist af de franske Myndigheder. Ligeledes bør Certepartiet fastsætte, at Udlosningen skal være afsluttet indenfor en vis angiven Tid, bortset fra saadanne Hindringer, som maa henregnes til »force-majure«.

Fransk Forbud mod Salg af Skibe. I Følge Indberetning til det norske Udenrigsdepartement fra Legationen i Paris er det i et Dekret af 31. Juli 1914 indeholdte Udførselsforbud mod Skibe blevet udvidet ved en i disse Dage bekendtgjort speciel Lov, hvorved der forbydes frivilligt Salg til Fremmede, hvad enten de er bosat i Frankrig eller i Udlandet, af franske søgaaende Skibe under Krigen og indtil seks Maaneder efter Fjendtlighedernes Ophor. (Norg. Hand. og Sjøft.).

Dødsfald. Skibsreder H. H. Clausen, Nordby paa Fanø, er den 23. f. M. afgaaet ved Døden i en Alder af 65 Aar. Afdøde hørte til den gamle Sejlskibsforeritype, men i en forholdsvis ung Alder gav han Afkald paa Førerstillingen paa et af vore større Sejlskibe og var i en Aarrække korresponderende Reder for flere Skibe. Clausen beklædte flere Tillidsposter og var en i alle Henseender agtet og afholdt Personlighed. P. K. P.

Højesteretsdom. Den af Sø- og Handelsretten, her, den 17. Juli d. A. afsagte Dom (se dette Blads Nr. 45), hvorved Krigsforsikringen for danske Skibe fritandtes for at godtgøre Den københavnske Søassuranceforening 82,500 Kr. i Anledning af Tabet af Damperen »Ingolf«, der er forsvundet i Nordsoen i December 1914, er ved Dom af 30. f. M. blevet stadfæstet af Højesteret.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling den 30. November.

Danske Farvande.

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

Esbjerg (29.) Havnen og Farvandet til Graaby: spredt Drivis, Skibsfarten uhindret.

Lagstor (27.) Øst og Vest for Lagstor: tynd Fastis, vanskelig for Sejlskibe.

Randersfjord (29.) Indløbet: tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Vejle (29.) Øvre Fjord: tynd Fastis, Havn og Rønde isfri, Skibsfarten uhindret.

Odeese (29.) Havnen, Kanal og øvre Fjord: tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Frederikssund (28.) Tynd Fastis, vanskelig for Sejlskibe.

Præsto (27.) Fra Præsto til Næbet: tynd Fastis; fra Næbet til Hesteskoen: sammenpakket Is, Skibsfarten til Præsto: for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Kallehave—Stege (28.) Tynd Fastis, lukket for Sejlskibe.

Bogestrommen (29.) Tynd Fastis, lukket for Sejlskibe.

Guldborgsund (28.) Tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Nakskovfjord (27.) Fra Havnen til Sundernas: tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Bandholm (28.) Tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Svenske Farvande.

Hudiksvall. Søen og Løbet til Saltvik: isfri. Løbet Saltvik-Hudiksvall: tynd Fastis, vanskelig for Sejlskibe.

Gelle. Løbene til Gelle: tynd Fastis, vanskelig for Sejlskibe.

Strömstad. Idefjorden: tynd Fastis, vanskelig for Sejlskibe.

Sø- og Handelsrettsdom.

Dom afsagt den 27. Oktober 1915. Dampskibsselskabet *Atalanta* mod Grosserer V. Lund.

Dampskibsselskabet *Atalanta* havde den 19. November 1914 bortfragtet Dampskibet „J. P. Justesen“ til Grosserer V. Lund, idet Skibet fra Baltimore skulde bringe en Kornladning til én, to eller tre danske Havne. Det bestemtes senere, at Skibet skulde bringe en Del af Ladningen til Kjøbenhavn og en anden Del til Nykjøbing. F.

Skibet ankom til Kjøbenhavn efter en stormfuld Rejse, og da der manglede en Del af den Last, Grosserer V. Lund skulde have i Kjøbenhavn, opfordredes Skibet til at aabne Sandsporene, hvor man formodede, at en Del af Kornet var gledet ned, ligesom man ønskede at faa undersøgt, om der laa Korn bag Garneringen. Skibet nægtede imidlertid at lade en saadan Undersøgelse foretage. Heller ikke i Nykjøbing vilde Skibet lade saadan Undersøgelse foretage. Her foretog imidlertid Toldvæsenet — paa Foranledning af Grosserer Lunds kjøbenhavnske Kontrollører — af Hensyn til det gældende Udførselsforbud en nærmere Undersøgelse. Denne gav til Resultat, at der virkelig var trængt Korn ned i Sandsporene. Grosserer Lund vilde ikke i Nykjøbing modtage det Korn, der skulde have været leveret i Kjøbenhavn, og Skibet realiserede da Partiet, der udbragtes til 250 Kr.

Under Sagen paastod nu Skibet Grosserer Lund domt til at betale Forskellen mellem det Beløb, han havde tilbageholdt for den i Kjøbenhavn manglende Del af Ladningen og de 250 Kr. samt c. 600 Kr. som det havde kostet at separere Kjøbenhavns Ladningen og Nykjøbing Ladningen, men Retten frifandt Grosserer Lund, idet den udtaler, at det ikke var bevist at Gross. Lund havde forlangt Separation og at Skibet havde været ganske uberegtiget til at nægte at efterkomme Opfordringen til at undersøge, om der var skjult Korn i Sandsporene samt at Grosserer Lund ikke havde været pligtig at modtage i Nykjøbing det Korn, han skulde have haft i Kjøbenhavn. Grosserer Lund fik derhos tilkendt 150 Kr. i Sagsomkostninger.

Dansk Søulykke Statistik.

Den statistiske Oversigt over de i Aaret 1914 for danske Skibe i danske og fremmede, samt for fremmede Skibe i danske Farvande indtrufne Søulykker, 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 1914 er afholdt Søforhør eller Søforklaring, været 174, deraf 75 Sejlskibe og 99 Dampskibe. Antallet af Sø-

ulykker eller Søskader over hvilke der ikke er afholdt Søforhør eller Søforklaring, var 55, deraf 22 Sejlskibe og 33 Dampskibe. Der er i 1914 indtruffet 67 Søulykker for fremmede Skibe i danske Farvande; deraf 27 svenske, 6 norske, 21 tyske, 5 engelske, 6 russiske og 2 hollandske.

Opgivelse af Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe i 1914 indtrufne Søulykker og Søskader viser, at der ved Stranding, Forlis eller anden Søskade er omkommet 86, ved at falde over Bord 17 og ved andre Ulykkestilfælde 5; ialt 108. Heraf skriver de 41 Tilfælde sig fra Sejlskibe og 67 fra Dampskibe. Alle de omkomne 108 Personer var Søfolk. Af de over Bord faldne skriver 7 sig fra Dampskibe og 10 sig fra Sejlskibe. Med de i 1914 borteblevne Skibe — 2 Dampskibe og 2 Sejlskibe — er der ialt gaaet 55 Menneskeliv, tabt mod 12 i 1913 og 42 i 1912. Tab af Menneskeliv ved at falde over Bord har i Aaret 1914 været 17 imod 21 i 1913 og 15 i 1912. For danske Skibe fordelte Søskaderne og Forlisene i 1914 sig saaledes:

Sejlskibe

Stranding med Forlis 16, Grundstødning 26, Kæntring 3, sprungen læk i Søen 3, forladt synkefærdig 3, forskellig Søskade 8, Kollision 21, Ildsvaade og Eksplosion 4, bortebleven 2; ialt 86, heraf 3 paa over 200 Tons, hvoraf 1 er stødt paa en Somine. Ved de nævnte Søulykker er ialt 30 Sejlskibe gaaet helt tabt ved Forlis nemlig: Stranding, Grundstødning m. m. 16, forladt synkefærdig 7, Eksplosion af Sominer 1, Kollision 4, bortebleven 2. To Sejlskibe med Træladning har haft Tab af Dæksladning.

Dampskibe.

Stranding med Forlis 4, Grundstødning 23, Kæntring 1, forskellig Søskade 17, Kollision 68, Ildsvaade og Eksplosion 9, bortebleven 2; ialt 124. Ved de nævnte Søulykker er 11 Dampskibe og 1 Motorskib gaaet helt tabt ved Forlis nemlig: Stranding, Grundstødning m. m. 4, forladt synkefærdig 1, Eksplosion af Sominer 5, bortebleven 2. To Dampskibe med Træladning har haft Tab af Dæksladning.

De 30 danske Sejlskibe, der ialt er gaaet tabt i 1914 repræsenterede tilsammen 2,305 Brutto Reg.-Tons, 25 medførte Ladning og Værdien af Skibene udgjorde Kr. 335,630, hvoraf Assurancen dækkede Kr. 263,320. Besætningen udgjorde 103 og Passagererne 1 Person, af hvilke 29 omkom.

De 12 danske Dampskibe (herunder 1 Motorskib), der ialt er gaaet tabt, repræsenterede tilsammen 25,377 Brutto Reg.-Tons, 9 medførte Ladning. Skibenes Værdi udgjorde Kr. 6,097,000, hvoraf Assurancen dækkede Kr. 5,741,000. Besætningen udgjorde 258 og Passagererne 4 Personer, af hvilke 57 omkom.

Værditabet ved disse 12 Skibes Forlis har været betydeligt større i 1914 end i 1913 og 1912, nemlig 6,097,000 Kr. mod henholdsvis 463,000 Kr. (3 Skibe) og 1,003,000 Kr. (4 Skibe). Af Skibene er 5 med en Værdi af 2,617,000 Kr. forlist efter at være stødt paa Sominer.

Det samlede Antal af Søulykker for danske og udenlandske Skibe — 296 — i Aaret 1914 er en Del mindre end i Aarene 1913 og 1912, ligesom ogsaa Søulykkernes Antal i danske Farvande — 101 — er en Del mindre end i 1913 og 1912. Formindskelsen her ligger som en naturlig Følge af Krigsbegivenhederne i Aarets fem sidste Maanedre indenfor Gruppen af fremmede Skibe, medens Antallet af Søulykker for danske Skibe paa det nærmeste er uforandret fra de to foregaende Aar.

For Dampskibes Vedkommende er der indtruffet 4 Tilfælde af Ildsvaade, 2 stammende fra Selvantændelse i Ladningen, 1 fra en glødende Nitte og 1 fra en af Kullempere benyttet Lampe. For Motorskibes Vedkommende er der indtruffet 2 Tilfælde, 1 stammende fra Eksplosion af Motorlampen og 1, hvis Aarsag er ubekendt, og for Sejlskibes Vedkommende 1 Tilfælde af Ildsvaade, stammende fra Selvantændelse i Ladningen.

Danske Søretters Domme over Søulykker, overgaaet danske Skibe, er afgivet i 17 Tilfælde. Da Antallet af de ved Søretten undersøgte Søulykker for danske Skibe er 174, har altsaa kun c. 10 pCt. af disse givet Anledning til søretsige Kendelser. Fremmed Sørets Kendelse over Søulykke overgaaet dansk Skib, er afgiven af en tysk Soret i 1 Tilfælde.

Af Strandinger og Grundstødninger paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande indtraf i 1914 for danske Skibe 43 (13,851 Brutto Reg.-Tons), for fremmede Skibe 58 (34,731 Brutto Reg.-Tons). Herved omkom ialt 9 Personer.

I Følge den statistiske Oversigt har disse Strandinger og Grundstødninger været fordelt over vore Kyststrækninger og Inderfarvande paa følgende Maade: Jyllands Vestkyst (til Hansløhnen) 5, Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet) 4, Jyllands Østkyst 14, Limfjorden 6, Læsø 2, Anholt 4, Fyns Nordkyst (med Samsø) 7, Fyns Vest- og Sydkyst (med Ærø) 4, Fyns Østkyst (med Lange-land) 3, Sjællands Nordkyst (med Hesselø) 8, Sjællands Vestkyst (med Sprogø) 4, Smaalandsfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet) 8, Løllands og Falsters Syd- og Vestkyst 7, Moens Østkyst 0, Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager) 6, Amager 4, Saltholm 1, Middelgrund 1, Øresundskysten (til Kjøbenhavns Frihavn) 5, Bornholms Vestkyst 3, Bornholms Østkyst 5.

I Femaaret 1910—1914 har følgende Strandinger og Forlis fundet Sted paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande: 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, 1914 101 med Tab af 9 Menneskeliv.

Fragtmarkedet.

Stramheden vedvarer og er mere udpræget end nogensinde. Yderligere Stigninger i Raterne har i Ugens Løb fundet Sted over hele Linien, og selv til de nuværende enorm høje Fragter er Tonnagebegæret meget stort. Ud-sigt til nogen snarlig Tilbagegang er absolut ikke for Haanden, snarere synes alt at tyde paa det modsatte. Der bygges jo ikke ret meget i England nu, hvorimod engelske og franske Dampere næsten daglig odelægges i Middelhavet af tyske og østerrigske Undervandsbaade, ligesom den engelske Regering stadig rekvirerer en stor Mængde Dampere, der altsaa unddrages det almindelige Fragtmarked. Vi ser nu ogsaa, at store Sejlskibe er kommet svært i Kurs, og mange Befragtere, som før udelukkende tog Dampere, har delvis sluttet Sejlere. De forskellige Markeder for Dampere ligger som følger:

Øst en. Ris fra Birma 105/ à 107/6 til U. K. Palmekærner Madras Kysten/Marseille 120/ (-÷ 5 pCt.) pr. December—Januar. Fra Bombay skal være sluttet til 90/ Dunkerque eller Havre.

Middelhavet. Erts 17/ Algier/Tynedock (5,000), 17/ Hornillo Bay/Glasgow (6,600). Fra Huelva 20/ Swansea (1,300). Fra Bilbao 17/ à 17/6 Middlesbro (3,000—3,500). 15/ Newport (2,000). For Salt fra Torreveja 35/ til Rangoon (5,000—6,000), fra Trapani eller Tunis omkring Kr. 30 til Vestnorge.

Nordamerika. Fra Northern Range 14/ à 15/ U. K., 15/6 à 16/ fransk Atlanterhavshavn, 18/ à 18/6 Vestitalien. Kr. 16 1/2 à 17 Skandinavien, alt pr. December—Februar. For Oljekager er betalt op til Kr. 75 paa Netto Charter fra Savannah Range til Danmark, Kr. 83 à 84 fra Golfen, men lidt mere kan antagelig opnaas. For Tømmer fra Golfen er betalt 400/ til Genua for c. 900 Stds. Damper. Til River Plate noteres 360/. For Mel etc. fra New York eller Filadelfia betinges omkring \$ 19 paa Netto Charter.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen c. 90/ pr. Januar—Februar til U. K., 105/ à 110/ Skandinavien.

Østersøen. For skaaren Last fra Sundsvall eller Hudiksvall Distrikterne 115/ à 120/ Hull, 125/ à 130/ London, 135/ à 140/ Manchester, c. Fres. 200 Nordfrankrig, c. Hfl. 70 til Holland.

Kulfragterne. Fra Østkysten c. Kr. 18 til Danmark eller Sydsverig, 19/ Göteborg, 24/6 à 25/ Rouen, c. 37/6 Bordeaux, 35/ Lissabon, 40/ à 42/6 Algier eller Oran, 50/ Marseille, c. 55/ Vestitalien. Fra Cardiff 27/6 Lissabon, 29/ Huelva, Fres. 52 à 55 Algier, 60 à 62 1/2 Tunis eller Marseille, 52/6 Vestitalien, 55/ Port Said, 30/ Las Palmas eller Madeira, 32/ Dakar, c. 39/ Buenos Aires eller La Plata.

Skrevet den 1. December 1915.

Efter at ovenstaaende er skrevet meddeles telegrafisk, at 60/ er betalt for Kul fra Tyne Distriktet til Genua eller Savona. Markedet meget fast, 27/ opnaaeligt Rouen, 38/6 Bordeaux.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge Vest paa er Sejlads paa Bottenhavene ophørt og Vestsverig samt Østnorge har færre Trælaster i Markedet, men Raterne er meget faste, og den fragtledige Tonnage er kun lille, idet flere Skibe oplægges efter endte Rejser. Danmark har de sædvanlige Varer, men der gøres saa at sige ikke Forretninger.

Returfragter fra Østbritannien er stigende for Kul-laster til Danmark, 20 à 22 sh. til Danmark, 18 à 20 sh. til Østnorge, men enkelte Havne paa Leithsfjord har lidt længere Tørn for Lastning. Raterne fra og til Vestengland, Vestfrankrig, Portugal og Middelhavet er ligeledes højere med nogen yderlig stigende Tendens, og de Skibe, der holdes ude, har et godt Marked, men paa den anden Side formindskes Indtægterne ved den lave Kurs paa fremmed Mønt.

Angaaende de mindre Skibe ligger Fragtmarkedet fra Tyskland fuldstændig uforandret men med den øjeblikkelige Frost, søger sikkert færre Skibe dertil, og en Stigning er maaske derved ikke udelukket. Danmark har fra Provinserne atter sluttet ret livligt og til stigende Rater, nemlig 5 Kr. nordligst Aarhus og 5 1/2 à 6 Kr. indtil Aalborg, Kjøbenhavn, hvortil der i denne Uge er kommet en Hvededamper og to Kagedampere, har for Hvede sluttet til Odense, Nykjøbing F. 4 Kr. og der er endnu flere Hvedeladninger i Markedet, ligesom der søges flere Skibe for Bomuldsfrøkager til Bornholm.

Fra Sø og Land.

Fano Navigationsskole. Til Eksamens 3dje Termin, der sluttede den 29. f. M., indstilledes to Elever til Styrmandseksamens 1ste Del, der begge bestod. Til 2den Afdeling indstilledes fem Elever, der ligeledes bestod i de Fag, hvori de var indstillet.

Havarier og Forlis.

Archi-Duchessa, ostrigsk Dpsk., som med en Ladning Kul og Kokes kom paa Grund paa Schonheyder Palle, er blevet bragt flot efter, at en Del af Lasten var løst i Lægter. Skibet, der har faaet en Lækage, maa repareres, før Rejsen kan fortsættes.

Valborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, grundstødt paa Anholt Østrev, kom flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

Dagny, Kutter af Lemvig, er den 23. ds. strandet ved Harboore. Mandskabet blev reddet ved Raketapparat.

Cito, dansk Dpsk., har paa Rejsen fra Skellefteå til Valencia med en Ladning Træ haft stærkt Uvejr og høj Sø, da det befandt sig c. 120 miles Vest for Lindesnes, og har erholdt en Del ovenbords Skuder, som maa repareres, før Rejsen kan fortsættes. Skibet er derfor søgt ind til Frederikshavn for Reparation.

Anna, Kutter af Esbjerg, strandede den 25. ds. ved Sønderho. Besætningen blev reddet af Bjergningsmandskabet i Sønderho. Skibet bliver sandsynligvis Vrag.

Johanne, Kutter af Aasaa, er paa Rejsen fra Lemvig til Kjøbenhavn med en Ladning Fisk kommet paa Grund ved Rørdal i Limfjorden. Skibet staar haardt.

1523. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bugt. Matapoiset. Ned Point. Fyr forandret. („Notice to Mariners“ Nr. 44/3197. Washington 1915.)
Ned Point Fyr er forandret til et rødt, fast Fyr, der er synligt i Pejlinger fra 299½° gennem 0° til 119½°. 41° 39' 03" N. 70° 47' 46" W.

1524. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. East River. Grunde. („Notice to Mariners“ Nr. 44/3200. Washington 1915.)
I East River er fundet følgende Dybder:

1) 4,5 m Vand c. 715 m W. ¼ S. for *Whitestone Point* Fyr. 2) 7 m Vand 640 m W. ¼ N. for samme Fyr. 3) 6,7 m Vand c. 195 m N. t. E. for Yderenden af det lange Værft ved *College Point*. 4) c. 550 m NE. for Enden af samme Værft er der 6,7 à 8,8 m Vand. 5) c. 850 m SW. t. W. ¾ W. for Yderenden af samme Værft er der 6,7 m Vand tæt ved *Riker Island Shoal East End* Spiritønde. 6) Mellem Retninger E. og S. fra SW-Hjørnet af det lange Værft ved *Hunts Point* er der i en Afstand af 270 à 1100 m Puller med 5,4 à 9,4 m Vand. 7) Mellem Retningerne NE. t. E. og E. t. S. fra *Rikers Island* Fyr er der i en Afstand af 300 m Puller med 6,4 à 8,8 m Vand. *Rikers Island* Fyr: 40° 47' 50" N. 73° 53' 21" W.

1525. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. James Floden. Chukatuck Creek. Fyrs Beliggenhed.

(„Notice to Mariners“ Nr. 44/3203. Washington 1915.)
Chukatuck Creek Fyr ligger c. 370 m E.-ligere end vist i amerikanske Kort. 36° 56' 02" N. 76° 29' 13" W.

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

1526. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida W.-Kyst. Tampa Bugt. Main Channel. Afmærkning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 44/3210. Washington 1915.)

1. *Mullet Key* Lystønde er ombyttet med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s.

2. *Channel* Lys- og Klokketønde 2 B. er udlagt i Stedet for Spidstønde 2 B. Tønden viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., 27° 37' 55" N. 82° 37' 31" W.

1527. Panama. Porto Bello. Samedina Banke. Lys- og Fløjtetønde inddraget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 10651. London 1915.)

Lys- og Fløjtetønden, der viser rødt Et-Blink, paa E.-Siden af *Samedina* Banke er inddraget. 9° 34' N. 79° 42¾' W.

1528. St. Domingo (Haïti) N.-Kyst. Kap Haïtien Havn. Grunde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 11061. London 1915.)

1. En Koralggrund med 9 m Vand er fundet c. 0,8 Sm 25° (misv. NE. t. N. ¾ N.) fra *Picolet Point* Fyr.

2. 1,45 Sm 45° (misv. NE.) fra *Picolet Point* Fyr er der c. 9 m Vand.

Picolet Point Fyr: 19° 48' N. 72° 11½' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/1451. København 1915.)

1529. Rio de la Plata. Colonia SE. Vrag afmærket.

(„Notice to Mariners“ Nr. 10658. London 1915.)

En grøn Lystønde, der viser grønt Et-Blink, er udlagt c. 30 m N. for Vraget af *Colonia*, der ligger 4,8 Sm 143° (misv. SE. ¼ S.) fra *Colonia* Fyr paa SW.-Hjørnet af *Plaza*. 34° 32¼' S. 57° 47¼' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1530. Italien W.-Kyst. Kap Anzio. Fyr forandret.

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 292/534. Genova 1915.)

Om kort Tid forandres Fyret paa Kap *Anzio* til at vise hvidt Tre-Blink hver 20 s., Blink 2 s., Mørke 2 s., Blink 2 s., Mørke 2 s., Blink 2 s., Mørke 10 s. I øvrigt uforandret. 41° 26' 42" N. 12° 37' 24" 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 Dampskibetsloven 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, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Spansidde 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.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Maanedts-Udgaven af „Efterretninger for Søfarende“ for November 1915. Abonnementspris, 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanedtsnumre faas for 25 Øre paa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

1504. Sverrig. Inddragning af Lystønder for Vinteren.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 47/843. Stockholm 1915.)

I *Sverrig* er Inddragningen af Lystønder for Vinteren begyndt.

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

1505. Sverrig. Sundet. Hveen E.-Kyst. Bäckviken. Fyr tændt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 47/847. Stockholm 1915.)

Bäckviken Fyr holdes tændt indtil videre. 55° 54' 15" N. 12° 43' 40" E.

1506. Danmark. Store-Bælt. Nakskov-Fjord. Søndernæs—Barneholm. Løb spærret paa Grund af Uddybning. Midlertidig Belysning.

I det 1,8 m dybe Løb mellem *Søndernæs* (S.-Pynten af *Enehoj*) og *Barneholm* er der paabegyndt et Uddybningsarbejde til Tilvejebringelse af 6 m Dybde, hvorfor dette Løb indtil videre ikke kan besejres.

Saalænge Arbejdet staaer paa, vil Risprikkerne imellem *Nakskov* Havn og det Punkt, hvortil Uddybningen er naaet, i den mørke Aarstid blive oplyste ved paahængte Lantener indtil c. Kl. 10 Em. *Barneholm*: 54° 49½' N. 11° 05½' E.

(Kort Nr. 221, 243 og 251. Danske Lods Side 370. Søm.-Port. Side 43.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1507. Danmark. Skagerrak. Skagens-Rov. Vragtønde forandret.

Den grønne Vragtønde, som ligger E. for Vraget af *Zemzo*, har nu 2 grønne Flag

som Topbetegnelse. 57° 45' 0" N. 10° 41' ¼ E.

(Kort Nr. 211, 236 og 246. Danske Lods Side 129. Søm.-Port. Side 21.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/135. København 1909.)

1508. Sverrig. Kattegat. Varberg. Fyr slukket.

(^g)Underrøtelse for søfarende" Nr. 47, Side 317, Stockholm 1915.)

Varberg Fyr er slukket. 57° 06' 26" N. 12° 13' 20" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 57/1888, København 1915.)

1509. Norge. Skagerrak. Kristiansand. Yrø Flekkørø E. Sømærker.

(^g)Nachrichton für Seefahrer" Nr. 63/2380, Berlin 1915.)

Følgende Skæder er afmærkede med Jernstænger:

1. Det netop overflydte Skær *Steinen*, c. 800 m 41° (misv. NE. 3/4 E.) fra *Senskjær* Fyr, som ligger paa 58° 04' 30" N. 8° 02' 20" E.

2. 1 m Skæret *Hamborgboen*, c. 800 m 185° (misv. S. t. W. 1/2 W.) fra samme Fyr.

3. 0,7 m Skæret *Imkjæboen*, c. 1050 m 182° (misv. S. t. W. 1/4 W.) fra samme Fyr.

4. 3 m Skæret *Tomasboen*, c. 550 m 325° (misv. NNW.) fra *Oksø* Fyr.

5. 0,3 m Skæret, c. 650 m 264° (misv. W. 1/2 N.) fra *Oksø* Fyr, som ligger paa 58° 04' 15" N. 8° 03' 30" E.

(Kort Nr. 286.)

1510. Norge. Skagerrak. Kristiansand. Randsund. Afmærkning forandret.

(^g)Nachrichton für Seefahrer" Nr. 63/2379, Berlin 1915.)

1. 3,5 m Skæret *Amkeboen*, c. 200 m 64° (misv. E. t. N. 1/4 N.) fra *Stolken* Fyr og *Stokkenboerne*, c. 130 m 100° (misv. ESE.) fra samme Fyr er afmærkede med Jernstænger. *Stolken* Fyr: 58° 06' 45" N. 8° 06' 30" E.

2. Sprængsten ved *Søndre Stokkenboen* er erstattet af en Jernstang.

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

1511. Norge. Haja. Sandbaren. Sømærke udlagt.

(^g)Nachrichton für Seefahrer" Nr. 63/2418, Berlin 1915.)

Ved SE.-Kanten af 2 m Skæret *Sandbaren* ved det S-lige Indløb til Ankerpladsen paa E.-Kysten af *Haja* er udlagt en sort Spiritønde. c. 69° 44', N. 18° 06', E.

1512. Norge. Vestfjord. Hammarøy. Skutvik. Nessstrømmen. Sømærker.

(^g)Nachrichton für Seefahrer" Nr. 63/2416, Berlin 1915.)

1. Paa 2 m Skæret, *Vidgrunden*, c. 1,3 Sm 150° (misv. SSE.) fra *Skutvik* Fyr, er rejst en Jernstang. *Skutvik* Fyr. 68° 00' 55" N. 15° 21' 05" E.

2. Paa *Søskær*, c. 0,5 Sm 256° (misv. W. 1/2 S.) fra *Nesodden*, er opført en Baake. c. 67° 59', N. 15° 23', E.

1513. Norge. Kaurleden. Skjerveen. Sømærker.

(^g)Nachrichton für Seefahrer" Nr. 63/2386, Berlin 1915.)

1. Paa *Kelholmsskjæret* ved SW.-Pynnten af *Indre Skjerveen* er opført en Baake. 64° 16', N. 10° 16', E.

2. Ved *Skjerveen* er følgende Skær afmærkede med Jernstænger: a) Det tørt-faldende Skær *Purkskjærgrunden*, c. 150 m W. for *Purkskjæret*, c. 64° 16', N. 10° 16', E. b) Det netop overflydte Skær *Moogrunder*, c. 400 m 118° (misv. SE. 1/2 E.) fra S.-Pynnten af *Mooen*. *Mooen*: 64° 17', N. 10° 15', E.

1514. Norge. Trondhjemsløden. Ramse Fjord. Hitteren SW. Sømærker.

(^g)Nachrichton für Seefahrer" Nr. 63/2383, Berlin 1915.)

Følgende Skær er afmærkede med Jernstænger:

1. 2,8 m Skæret *Sperseflua*, c. 63° 28', N. 8° 18', E.

2. Udloberen NE. for *Hambolmen* ved *Kjøen* NE.-Pynt. *Kjøen*: 63° 28', N. 8° 18', E.

3. Landgrunden W.-Siden af *Kognvikvagen* NE. for *Jelsø* er afmærket med 2 Jernstænger. *Jelsø*: 63° 28', N. 8° 17', E.

4. Det N-lige Indløb til *Kognvikvagen* (*Østre Risosund*) er paa W.-Siden afmærket med 2 og paa E.-Siden med 1 Jernstang.

1515. Norge. Trondhjemsløden. Ramsøgalten E. Sømærke.

(^g)Nachrichton für Seefahrer" Nr. 63/2382, Berlin 1915.)

3,8 m Skæret, c. 650 m 89° (misv. E. t. S.) fra *Ramsøgalten* Baake, er afmærket med en rød Spiritønde. *Ramsøgalten* Baake: 63° 23', N. 8° 21', E.

1516. Danmark. Hansholm Løemole. Belysning forandret.

Den 10de December 1915 eller snarest mulig derefter forandres Belysningen ved *Hansholm* Løemole som følger:

1. Paa Yderenden af Løemolen tændes et hvidt Lymfyr, der viser Et-Lym hver 5 s, Lym c. 1/2 s. Mørke c. 4 1/2 s. Flammens Højde: 11 m. 8,5 m høj, firkantet jerngitterkonstruktion. Brændetid: 15de Aug.—1ste Maj. 57° 07' (44") N. 8° 37' (25") E.

2. Samtidig nedlægges de to hvide, faste Fyr paa Lønd S. for Molen, som angiver Molens Retning.

3. De to røde, faste Fyr E. for Molen, der leder fri NE. om Løemolen, bliver uforandrede.

(Kort Nr. 158, 236 og 255. Danske Lods Side 118. Havne-Lods Side 68. Fyr-Fort. Nr. 76 A, B og C.)

1517. Holland. Zeegeat van Goeroe. Zuid Pampus. Afmærkning forandret.

(^g)Bericht aan Zeevarerenden" Nr. 134/1674, 's-Gravenhage 1915.)

Følgende Forandringer er foretaget ved Afmærkningen: 1) Spidstønde Nr. 2 er inddraget. 2) Kugletønde Nr. 1 med Diamant er flyttet til 51° 48' 29" N. 4° 06' 11" E. 3) Stumpbønde Nr. 7 er flyttet til 51° 48' 25" N. 4° 05' 53" E.

1518. Holland. Thorntonbank. Lys- og Fløjtetønde flyttes.

(^g)Bericht aan Zeevarerenden" Nr. 137/1752, 's-Gravenhage 1915.)

Thorntonbank Lys- og Fløjtetønde, som viser hvidt Lys med Formærkelser, skal flyttes N. efter til c. 51° 41', N. 3° 02', E.

(Kort Nr. 284.)

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

1519. Frankrig. Pas de Calais. Le Colbart (The Ridge) E. Trafikbestemmelser.

(^g)Notice to Mariners" Nr. 1100, London 1915.)

Det er forbundet med Fare at passere mellem *Le Colbart (The Ridge)* og den *franske* Kyst. N. fra kommende Skibe bør tage Lods eller indhente Instruktioner ved *Calais*.

Skibe, som kommer S. fra, maa melde sig i *Boulogne*.

Skibe, som kommer W. fra, og skal til *franske* Havne N. og E. for *Dieppe*, skal gøre den *franske* Kyst, før de passerer Limen, *Beauchy Head—Point d'Atilly*, og derpaa holde tæt til Land indtil *Boulogne* og rette sig efter foranstaaende Bestemmelser.

Skibe, som handler herimod, gøre dette paa egen Risiko.

Le Colbart (The Ridge): 50° 53' N. 1° 20' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 29/788. København 1915.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1520. Atlanterhavet. Biscayiske Bugt. Vrag.

(^g)Notice to Mariners" Nr. 1125, London 1915.)

Den 17de November 1915 er Vraget af en Lægter observeret paa 47° 11' N. 6° 00' W.

1521. Frankrig. Gironde. Lystønde flyttet.

(^g)Avis aux Navigateurs" Nr. 305/1624, Paris 1915.)

Lystønde 28, *Sud de Richard*, er flyttet 400 m i Retning 150° (misv. S. t. E. 3/8 E.) til 45° 24' 52" N. 0° 50' 51" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 88/804, pk. 1. København 1915.)

1522. Afrika. Grand Bassam. Vrag uskadeligt.

(^g)Avis aux Navigateurs" Nr. 306/1628, Paris 1915.)

Over Vraget af Damperen *Muluzi*, der ligger c. 1500 m W. for S.-Enden af *Grand Bassam* Værft, er der 13 m Vand. c. 5° 11' N. 3° 45' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 69/2868. København 1914.)

343

Uddrag af Notices to Mariners.

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

No. 1081. Korea, West Coast. **Chemulpo Anchorage**—New Light-Buoy established. Position. At a distance of about 80 yards southward from the position of an old light-buoy, which it replaces, and $9\frac{1}{2}$ cables, 199° (S. 24° W. Mag.), from So Wolmi lighthouse. Lat. $37^{\circ} 26\frac{1}{2}'$ N., long. $126^{\circ} 35\frac{1}{2}'$ E. Description. A red con-shaped light-buoy, with framework superstructure, exhibiting a flashing white light every three seconds. Variation. 3° W. (Notice No. 1081 of 1915, dated 12th November.)

Charts affected. No. 1270, Approaches to Chemulpo anchorage, with plan. No. 1258, Approaches to Seoul. Publication. China Sea Pilot, Vol. V, 1912, page 608; Supplement, 1915.

No. 1085. Russian Maritime Province—Vladivostok. **Burnui Point Reef**—Buoys established. Position (approximate). (a) At a distance of about one cable, 277° (N. 75° W. Mag.), from the extremity of Burnui point. (b) At a distance of about $1\frac{1}{2}$ cables, 236° (S. 64° W. Mag.), from the extremity of the same point. Burnui point, lat. $43^{\circ} 06\frac{1}{2}'$ N., long. $131^{\circ} 52\frac{1}{2}'$ E. Description. Each a black and white spar-buoy. Remarks. These two buoys mark the reef extending off Burnui point, and a note "(posn. approx.)" is to be placed against them on the charts. Variation. 8° W. (Notice No. 1085 of 1915, dated 12th November.)

Charts affected. No. 1011, Eastern Bosphorus strait. No. 511, Trinity bay to the Eastern Bosphorus. Publication. E. C. Korea and Siberia, &c., Pilot, 1913, page 173.

No. 1087. Africa, East Coast—Zanzibar Channel. **Bagamoyo approach—Beacon and Buoy disappeared.** (a) Beacon: Position on charts. On Mhwakuni reef. Lat. $6^{\circ} 22\frac{1}{4}'$ S., long. $38^{\circ} 58\frac{1}{4}'$ E. Description. A mast surmounted by a black ball. (b) Buoy: Position on charts. Off the northern side of Kebabandhi bank. Lat. $6^{\circ} 24\frac{1}{2}'$ S., long. $38^{\circ} 57\frac{1}{4}'$ E. Description. A white spar-buoy, marked "Bagamoyo", and surmounted by two triangles. Remarks. The beacon and buoy are to be expunged from the charts. (Notice No. 1087 of 1915, dated 12th November.)

Charts affected. No. 640a, Pangani to Ras Kimbiji, southern sheet. No. 654, Zanzibar to Malindi. Publication. African Pilot, Part III, 1915, pages 385, 386.

No. 1088. Formosa—Pescadores Islands. **Gyoo To (Fishers Island) Light**—Alteration in characteristics. Position. On Litsitah (Kitsushibi) point. Lat. $23^{\circ} 33\frac{1}{4}'$ N., long. $119^{\circ} 28'$ E. New abridged description. Lt. Occ. ev. 5 sec., 205 ft., vis. 20 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. $\frac{\text{eclipse.}}{3 \text{ secs.}}$
2 secs.

Visibility. 20 miles. Power. 1,700 candles. Remarks. The other details of the light remain unchanged. (Notice No. 1088 of 1915, dated 13th November.)

Charts affected. No. 1388, Pescadores islands, inner anchorages. No. 1961, Pescadores islands, No. 1760, The Brothers to Ocksea islands. No. 1968, Formosa island and strait. No. 2661 b, China sea, northern portion, eastern sheet. No. 4262, Hong Kong to Gulf of Liau-tung. No. 1263, China sea. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 1831. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, pages 127, 128.



Skibsefterretninger Dampskibe.

C. K. Hansens. Aggersborg ank. Kjøbenhavn 24./11. -- Amalienborg ank. Setubal 18./11. -- Brattingsborg afg. Tyne 21./11. -- Borglum ank. New York 24./11. -- Dansborg pass. Helsingør 29./11. -- Elsborg ank. Kjøbenhavn 22./11. -- Flynderborg afg. Kjøbenhavn 24./11. -- Guldberg ank. Garston 27./11. -- Gure ank. Helsingør 6./11. -- Hammershus afg. Coronel 2./11. -- Harrildsborg ank. Kjøbenhavn 29./11. -- Jelling ank. New York 24./11. -- Jomsborg ank. Horsens 25./11. -- Jungshoved afg. Rio Grande 27./11. -- Jøgersborg ank. Aalborg 27./11. -- Kallundborg ank. Garston 22./11. -- Kalo afg. Baltimore 20./11. -- Klampenborg afg. Newcastle 22./11. -- Kronborg ank. Buenos Aires 17./11. -- Lejre pass. Browhead 20./11. -- Næsberg ank. Kjøbenhavn 29./11. -- Raudelsborg afg. Kjøbenhavn 24./11. -- Rosenborg ank. Algier 28./11. -- Silkeborg ank. Bristol 16./11. -- Skanderborg pass. Norfolk 8./11. -- Skodsborg ank. Manchester 4./11. -- Spigerborg afg. Sfax 26./11. -- Stegelborg afg. Charleston 21./11. -- Stjerneborg pass. Sagres 25./11. -- Tuborg ank. St. Vincent 26./11. -- Taaruborg pass. Skagen 28./11. -- Ulshørg pass. Dungeness 19./11. -- Uranienborg ank. Kjøbenhavn 28./11. -- Ørkild ank. Cienfuegos 15./11.

Vesterhavet. Yrsa, Christensen, ank. Hull-Roads 28./11. Inger, Skou, ank. Newcastle 27./11. -- Anna, Jessen, pass. Helsingør 30./11. for Hartlepool. -- Fylla, Brinck, pass. Helsingør 30./11. for Alicante. -- Carmen, Basse, ank. Munksgaard 29./11. -- Stolla, Nielsen, pass. Gibraltar 29./11. for London. -- Nora, Møller-Hansen, ank. Gefte 29./11. -- Dorteia, Larsen, ank. Esbjerg 29./11. -- Hebe, Gregersen, ank. Newcastle 27./11. --

Gerda, Iversen, afg. Valencia 28./11. til Hull. -- Ulla, Hansen, ank. Hull 27./11. -- Olga, Christensen, ank. Hartlepool 27./11. -- Dagmar, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 29./11. -- Nordsoen, Nielsen, pass. Helsingør 28./11. for Barcelona. -- Thyra, Lund, pass. Helsingør 28./11. for Gelle. -- Polly, Mathiasen, pass. Dragør 28./11. for Stugsund. -- Karla, Pedersen, pass. Sagres 27./11. for Barcelona. -- Nexos, Jensen, ank. Hergshavn 27./11. -- Nerma, Madsen, pass. Helsingør 27./11. for Lorient. -- Rigmor, Uldall, ank. West Hartlepool 25./11. -- Laura, Thøgersen, pass. Helsingør 26./11. for Poole. -- Marie, Broder-Nielsen, afg. Frederikshavn 26./11. til Barcelona. -- Johanne, Mikkelsen, pass. Helsingør 25./11. for Sevilla. -- Cito, Toft, ank. Frederikshavn 25./11. -- Bertha, Johansen, ank. Huelva 23./11. -- Valborg, Winslow, afg. Helsingør 25./11. til Barcelona. -- Ellen, Hansen, ank. Gefte 24./11.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, ank. Blyth 26./11. -- Johan Siem, Tannebek, ank. Norresundby 29./11. -- Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Bandholm 29./11. -- Russ, Petersen, ank. New Orleans 25./11. -- Wladimir Sawin, Wittenkamp, ank. Kalundborg 29./11. -- Excellence Pleske, Tannebek, afg. Aalborg 25./11. -- Michail Outchoukoff, Nielsen, afg. Lønsborg 17./11. -- Generalkonsul Pallisen, Folkenberg, ank. Vejle 28./11. -- Wladimir Reitz, Olsen, ank. Marseille 21./11. -- Helmer Mørch, Christensen, afg. Lønsborg 18./11. -- Nawa, Dahl, afg. Newcastle 24./11. -- Freja, Harboe, afg. Livorno 28./11. -- Rota, Christensen, afg. Rosario 11./11.

Det ostasiatiske Kompagni. Annam ank. New York 11./11. udg. -- Falstrin afg. Balboa 8./11. hjemg. -- Indien afg. Colombo 20./11. hjemg. -- Magdala afg. Shanghai 24./11. udg. -- Panama pass. Ceylon 25./11. udg. -- Tongking pass. Gibraltar 24./11. udg. -- Bandon pass. Perim 17./11. udg. -- Fionia afg. Gravesend 28./11. hjemg. -- Pangan ank. Gravesend 27./11. hjemg. -- Arabien afg. San Francisco 24./11. hjemg. -- Chumpon ank. St. Thomas 25./11. udg. -- Jutlandia afg. Colon 2./11. udg. -- Selandia ank. Norresundby 27./11. udg. -- Siam pass. Puenta Arenas 19./11. hjemg. -- Australien ank. Sydney 15./11. udg. -- Columbia ank. Messina 20./11. udg. -- Kina afg. Suez 25./11. hjemg.

Dampskibsselskabet Orient. Delagoa ank. Goteborg 18./11. udg. -- Rhodesia ank. Cape-Town 29./11. udg. -- St. Croix ank. Rio de Janeiro 26./11. udg. -- Transvaal pass. Magellan 24./11. udg. -- Trenquebar pass. Gibraltar 21./11. udg.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Tynen 16./11. — Elna, Rathje, ank. Genua 29./11. — Therese, Izard-Pedersen, afg. Tynen 17./11. — Harriet, Larsen, ank. Palermo 20./11. — Dagny, Therkildsen, afg. Dundee 29./11. — Simone, Hansen, ank. Marseille 5./11. — Jeanne, Olsen, ank. Livorno 29./11. — Vera, Riso, ank. Aberdeen 27./11. — Daisy, Jørgensen, ank. Genua 12./11. — Anine, Leth, afg. Sunderland 16./11.

Dania. Mary, Clausen, afg. Tynen 24./11. til St. Vincent. Flora, Lorentzen, ank. Fowey 22./11. — Nelly, Clausen, afg. Dieppe 28./11. til Burntisland. — Lilly, Bang, pass. Helsingør 26./11. for Calais. — Alexy, Duhn, ank. Ørnskjoldsvik 29./11. — Dagny, Sørensen, afg. Odense 27./11. til Norrkøping.

Thuro. Peter Rom, Jørgensen, ank. Burntisland 23./11.

Brix Hansen & Co. -Hillerød, Ankersen, ligger i Fleetwood.

Orion. Sirius, Møller, ank. Aalborg 29./11. — Orion, Madsen, afg. St. Vincent 16./11. til Ardrossan. — Vulcan, Christensen, ank. København 30./11.

Ero. Emanuel, Svane, ank. Methil 22./11. — Erindring, Nielsen, ank. Aalborg 27./11.

Sejlskibe.

Svendborg. Solon, Rask, ank. Rudkjøbing 23./11. — Doris, Boye, ank. Porsgrund 22./11. — Lindhardt, Lundkvist, ank. Aberdeen 22./11. — Bris, Jensen, ank. Newcastle 23./11. — Capella, Hansen, ank. Kalmarsund 22./11. — Kathrine, Hansen, ank. Leith 22./11. — Alma, Hansen, ank. Rudkjøbing 24./11. — Venus, Hansen, ank. Randers 24./11. — Alfild, Hansen, ank. Grimstad 24./11. — Criterion, Nielsen, afg. Hernösand 25./11. — Ørnen, Robach, ank. Lissabon 24./11. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Drammen 24./11. — Phoenix, Jørgensen, ank. Burntisland 24./11. — Ragnhild, Wilde, ank. Faaborg 24./11. — Valborg, Rasmussen, ank. Helsingborg 26./11. — I. Koføed, Hansen, ank. Lissabon 25./11. — Marie, Nielsen, ank. Thuro 26./11. — Ellen Kirstine, Hansen, afg. Leith 25./11. — Standard, Rasmussen, ank. Genua 25./11. — Sophie, Hansen, ank. Svendborg 26./11. — Noah, Jørgensen, ank. Odense 27./11. — Røssing, Larsen, ank. Aarhus 27./11. — Meta, Møller, ank. Setubal 27./11. — Emanuel, Larsen, ank. Nakskov 28./11. — Henry Brøkke, Jensen, ank. Svendborg 28./11. — Concordia, Henriksen, ank. Plymouth 26./11. — Carl, Clemmensen, ank. Vejle 28./11.

Ero. Mathilde, Hansen, ank. København 23./11. — Acti, Christensen, afg. Setubal 23./11. til Croisic. — Freden, afg. Brest 24./11. til Troon. — Saturn er ank. New Foundland. — Eliezer, Nielsen, ank. Aarhus 25./11. — Signe, Hansen, ank. Saksjøbing 24./11. — Adele, Weber, ank. Saksjøbing 24./11. — Zephyr, Christoffersen, ank. Trawemünde 25./11. — Heimdal, Staugaard, ank. Lorient 24./11. — Lauritz, Folmer, ank. Horsens 24./11. — Elsa afg. København 23./11. til Aarhus. — Merkur, Christensen, pass. Duncanness 25./11. n. R. L. København. — Advance, Bager, ank. Swinemünde 26./11. — Hermod, Petersen, afg. Lotkey 25./11. til Troon. — Ceres, Bager, ank. København 26./11. — Esther, Petersen, afg. København 26./11. til Lübeck. — Hans, Hansen, afg. København til Horsens. — Carl, Johansen, afg. København 26./11. til Stege. — Maagen, Mortensen, ank. Troon 25./11. — Christiane, Petersen, ank. Trawemünde 26./11. — Alf, Hansen, ank. Vordingborg 26./11. — Herkules, Bager, ank. Aalborg 26./11. — Argus, Jensen, ank. Morlaix 26./11. — Claudia, Jensen, ank. Vigo 26./11. — Valkyrien, Hansen, afg. Ayr 26./11. til Hembont. — Rosenhjelmer, ank. St. Johns. — Frits er ank. Cadiz. — Emanuel, Køstrup, er ank. Rouen. — H. C. Grube, Svane, pass. Nyborg 28./11. — Arietis, Andersen, ank. Aalborg 29./11. — Minde, Rasmussen, ank. Aalborg 29./11. — Johanne, Jørgensen, afg. Cadiz 27./11. — Kastor, Alhertsen, ank. Swinemünde 28./11. — Vega, Petersen, ank. Limhamn 29./11. — Danmark, Andersen, ank. Leiths Red 26./11. — Caroline, Christensen, ank. Liverpool 28./11. — Poseidon, Rasmussen, ank. Kjege 28./11. — Niels, Rasmussen, afg. København 27./11. til Gefeborg. — Amor, Hansen, afg. Lorient 27./11. til Swansea.

INDHOLD:

København, den 2. December 1915. — Sø- og Handelsretsdom. — Dansk Senlykke Statistik. — Frø So og Land. — Havarier og Forlis. — Efterretninger for Søfarende. — Skibs-efterretninger. — Københavns uofficielle Børskurs.

STEEN GIEBELHAUSEN

Aktieselskab, Copenhagen

Steam & sailing ship owners — Chartering agents — Baltic & White Sea Chartering a speciality

Frederiksberggade 1. Tel-Addr: Steengiebel. Telephon: Central 12608 & 12607

Sejlskib

50-100 Tons d. Vægt søges.

Oplysninger med Opgivende af Pris og Udbetaling bedes sendt til „Dansk Søfartstidende“ Mrk. 624.

Sejlskib til Salg.

Barkskib, 593 net. reg. Tons. Lader circa 850 D.W. circa 300 Std. Bygget af Eg 1876. Metalholdet. Skibet er godt vedligeholdt og velsjældt.

Pris Kr. 55,000.

Billet mrkt. 13160 modt. Nordisk Annoncebureau, Købmagergade 38.

Skibsfører!

En i bedste Alder 40 Aar) praktisk erfaren Skibsfører, der har ført større Skib paa lang Fart tillige Nord-Østersøen, søger Plads paa et Dampskib eller større Sejlskib; for Tiden opløst i Riga begrundet paa Krig.

Henvendelse M. Madsen, dansk Konsulat, Riga, Rusland.

Damper 1000 Tons.

Levering Dec. 1916. 180' x 28' x 14' 6".

Klasse „Norske Veritas“ Maskine 550 indc. H. K. St: Cyl 15" — 25" og 40" Stempelsla 27". To Kedler 10' 6" x 10' 3" Tryk 180 Pund.

Damper 650 Tons.

Levering Oktober 1916. 168' x 25' 7" x 12' 6 1/2".

Maskine 400 indc. H. K. St: Cyl: 12 1/2" — 19 1/2" — 31 1/2". Stempelslag 21 1/2" — Kuddel 11' 10" x 10' 6 1/2" Tryk 180 Pund. Klasse: Germ. Lloyd.

Slæbedamper.

475 indc. H. K. St: Maal 96' 8 1/2" x 20' x 10' 8".

Klasse „Veritas Gr: K. Maskin Trippe Ekspansion. Cyl: 11 7/8" — 19' — 31 1/2" Stempelslag 19" Kvedel indv. 11' 9 1/8" x 10' 10". Tryk 180 Pund. Levering Marts 1916. Nærmere ved D. Borger & de Jonge, Rotte-dam, Zwartehondstraet 15.

Korrespondance paa Tysk eller Engelsk.

Telegraphic Address „Hammond, Dover.“	Telephone No. Dover 277.
GEORGE HAMMOND & COMPANY, (Established 1767) Partners W. GRANT & E. A. MARSH, DOVER and DEAL.	
Shipbrokers & Underwriters' Agents, Agents for Lloyd's and for the principal Danish Shipowners & Insurance Companies. E. A. MARSH (Partner), Danish Vice-Consul.	

ALFRED CHRISTENSEN

STEAMSHIP OWNER

STEAMSHIP, AVERAGE, INSURANCE & CHARTERING

AGENT COAL MERCHANT

MANAGER OF „NORDISK LLOYD“ MARINE INSURANCE CLUB

TELEGRAPHIC ADDRESS: „ALFRED.“

WATKINS, SCOTT'S. A. B. C., ZEBRA, A. I., & PRIVATE CODES USED

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

Chr. Schjørbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamplougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baaelbyggeri
Aalborg

arbejder sig med alt til Faget hørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlf. Adr.: Tonnage. Telefon: 3224.
Telefon: 3244.

Stavanger Preserving Co.

Stavanger.

Hermetik til Skibsbrug

faas hos

Skibsprovianteringshandlerne

— over hele Verden. —

Alt Kobbersmedearbejde

J. Bindselev, Vesteraagade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

udføres hurtigt og solidt.



OLSKILD

Bedste Olietøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overallt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

H. NIELSEN

1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags
Skibsreparationer.

Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

P. Ph. Stuhr's Maskin- & Skibsbyggeri, Aalborg.

5 Ophalerbeddinger for Skibe indtil 240 Fod lange og
1100 Tons Egenvægt.

Reparationer udføres hurtigt og solidt

Jydsk Telefon: 1177. — Statstelefon Nr. 9.
Telegram-Adresse: STUHR.

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 ^{A/S}

AFDL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS
BAGE-
OVNE

KABYS KOMFURER
I ALLE STØRRELSER



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

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: Telegram-Adr.: „Danskellloyd“.
Holmens Kanal 4, Telefon 1158, 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. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
i de fleste Provinshyer.

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 Provinshyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Copenasura. 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 256 og 10756



NORSKE LLOYD

Kristiania

Sø-, Vare-, Breakdown-
og Ansvarsforsikring.

Genforsikrings-Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital og Reserve 17 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316 Telegram-Adr.: REASSURANCE

Sigurd von Pfaler & Co.

Assurancekontor for

Sø-Transport og

Krigsforsikring

Østergade 37. — Kjøbenhavn K.

Telefon: Central 12537. — Tlgr-Adr.: „KRIGSPFALER“.

LANDMANDSBANKEN

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

Hill-Madsen^o

Smede & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnens Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

WIESE & Co., LISSABON.
SKIBSMÆGLERE & SALTEXPORTØRER.
Bunker Kul. (Største flydende Kullager). Billigste Priser.
Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205

Kjøbenhavns
uofficielle Børskurs d. 1. Decbr. 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		213	213 1/4
Danmark		248	250
Norden		239 1/4	239 1/4
Carl		256 1/4	267 1/4
Dannebrog		288 1/4	288 1/4
Skjold		249	250
Urania		—	—
Dampsk. af 1896		258 3/4	260
Hejndal		265 1/4	287
Geim		283 1/2	284 1/2
Neptun		253 1/4	259 1/4
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		186 1/4	137
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3 1/2 % uops. Stats.		—	—
3 1/2 % Husejer Kreditk. I. Afd. I. S.		—	—
3 1/2 % Kbhvn. Kreditf.		—	—
4 % — — 2. Serie.		—	—
4 % — — 1.		—	—
4 % Østift. Kreditf.		88 1/4	81
4 % — — 7.		—	—
3 1/2 % — — 6.		—	—
3 1/2 % Landkreditk.		—	—
Aktier.			
Nationalbank		140 1/4	141
Privatbank		117 1/4	118 1/4
Landmandsbank		141 1/4	141 3/4
Handelsbank		151 1/4	152 1/4
Kbhvn.s Laane- og Diskontobank		100 1/4	101
Sukkerfabr.		251 1/4	255 1/4
Burm. & Wain		120 1/4	122
Bryggeri Aktier		148	148 1/4
Helsingørs Jærnak.		—	—

Vækekursør d. 1. Decemher 1915.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	71.30	
London	17.05	
Paris	62.75	
Amsterdam	15.50	
Wien	51.50	

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 6885, 6886, 6901. Kvæsthusgade 1, St. København K. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“

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.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.
Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.
Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.

Største en gros Lager af
Tr. Rør, Fittings - **Kedelrør** - Armaturer



Anvend kun vor fortrinlige, sugedygtige

— **PUDSETVIST „AH“** —

i meget haandterlige Baller à 50 kilo

Sanitetsartikler, Væg- og Gulvfliser,
Bygningsstøbegods

OHLSEN & AHLMANN A/S

KØBENHAVN

Telegr.-Adresse: »OHLSEN«

Egen Telefoncentral 7890

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. 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.

Aarhus. Sophus E. Johnsen. Tlf. 2859 & 2879. Tlfgr.-Adr.: Sejus. Breve til min Adresse leveres straks ved Skibs Ankomst. Motorbaad til Rheden.

M. Clausen, København K.

Havnegade 47.

Telefon Central 1269.

Anbefaler:

Clarke, Chapman & Co. Ltd.'s anerkendte

Højse- og Ankerspill, 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. Redningsbælter. — Originale Møllerups Smøreapparater.



BRASSO
FLYDENDE
METAL
PUDSE-EXTRAKT.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

Hecksher & Søn 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 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.

Dam & Svensson, Skeppsmåklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

P. Jørgensen & Co., Korsør.

Telegramadr.: »Jørgensen«.

— Skibsmæglere. —

Telefon 6 & 16.

Statstelefon 11.

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

Petrograd og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

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

Petrograd, Wass. Ostrow. 17 Line. No. 4.

R. A. ROBERT, KØBENHAVN, AMALIEGADE 26. BEFRAGTNING.

Telegram-Adresse: „ROBERTUS“.

Telefoner: 6357 & 6358.

Statstelefon: 188.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

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

Jens Philipsen
Statsaut. Forhyring
Havnen 13. Telefon 732.
Horsens.

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klassea Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

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

Telefon 6430. **SKIBE** Telegr.-Adr.: „Freights“.

Køb og Salg samt Kontrahering af

Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,

PAUL ANKERSGADE 2.

H. P. NIELSEN

Skibshandler

ESBJERG

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede Klædeløser.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibaprovianteringsforretning,

Telt. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorbaade er altid i Seon. 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“.

W. CHR. WILLARSEN

Skibsmæde

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

N. W. PESCHARDT

VEJLE

anbefaler sin Skibshandel

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

J. C. Jensen og R. B. Christiansen

Sagfører Overretssagfører

sp. Søsager

St. Voldgade 10, Randers

Telefon Nr. 47

Overretssagfører

E. Moltzen

Odense

Retsager (sp. Sø- og Handelssager)

og Handelsinkassation.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retsager (sp. Søsager).

Forlang Ollotej fra

Jydsk Ollotejfabrik

Telefon 1430 Randers Telefon 1430

Forlang altid

OTTO

MØNSTED'S

OMA

Plante-Margarine

Plante-Margarine

Plante-Margarine

Plante-Margarine

Plante-Margarine

Plante-Margarine

Plante-Margarine

Plante-Margarine

Plante-Margarine

Plante-Margarine

Plante-Margarine

Plante-Margarine

Plante-Margarine

Plante-Margarine

Plante-Margarine

Plante-Margarine

Plante-Margarine

Plante-Margarine

Plante-Margarine

Utzon & Stegmann, Skibsmæglere. Aalborg.

Telegr.-Adr.: UTZON.

Telefoner: 2200 - 2075.

Statstelefon 2.

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.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift - Solid - Driftssikker.

5-100
HK

A/s „VØLUND“.
Blegdamsvej 32. København N.

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 omdales 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 og Siden efter Tekst pr. Petitolinie à 45mm Bredde 25 —
De øvrige Sider pr. Petitolinie à 45mm Bredde 20 —
Moderation for 5 Gange 13 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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).

Aarhus mekaniske Værksted
Alle Slags Skibs- og Maskinreparationer
samt Kedelrensning udføres.
Fredensgade 16. Telefon 3950.

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

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og
midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværks-
arbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved
Henvendelse til

Entreprenør **F. HINRICHSEN,**

Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

Randers Rebslaaeri

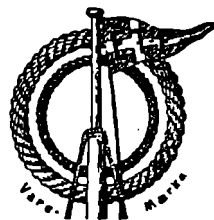
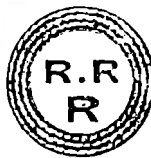
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staalouge

til Skibsbrug og Elevatorer



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Hørreekvipering.

Alt garanteret smuk Paaning og 1ste Klassees Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

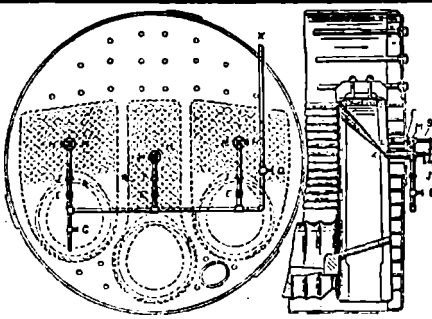
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 49

Kjøbenhavn, Torsdag den 9. December 1913.

22. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renset Rør, Plønder og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Hændtag og uden at behøve at anbringe Røgkanalrørene, 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 Nyttørvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,** TELEFONER.
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30. 1405 — 1405
3063 — 3073
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

**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

AKTIESELSKABET HOLZAPFEL-SELANDIA

Compositioner Rustbeskyttende Farve
Jern, Staal og Træskibsbunde. Indreglatore Varemærke
Leverandør til Flaaden. Telegramadr.: „HOLZANDIA“. Telf.: 5601. Palæ 2256.
Kontor: Toldbodvej 7, Kjøbenhavn. Fabrik: Øresundsvej, Amager.



**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

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

**Nic. Heimbürger
Skibsmægler**

Petrograd. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

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

W. POULSEN & CARR, Newcastle-upon-Tyne
Skibsmæglere og Befragtningsforretning

Bunker Kul: Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres
Dag og Nat til billigste Priser.
Telegram-Adresse: „PROMPT“, NEWCASTLETYNE.

**„Solicum“ Patent Møntie
» Maling**

bedste og billigste Rustbeskyttende Farve færdig til Brug

Roar Rosing,
Vestervoldgade 92, København B.
Telefon Byen 3638. — Telegram-Adresse: „AMIEGN“.

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.

Krumtapakser og Skrueakser 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“.

Soder aldrig Motoren til.
Absolut eksplosions sikker.
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 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.

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
»Bunker-
depot.»

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT

Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition. ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

Telefon
513

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
»Bunker-
depot.»

HELSINGØRS BUNKERKUL DEPOT.

Prima Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat til Dagens billigste Priser.

C. K. HANSEN.

KØBENHAVN.

∴ DAMPSKIBSRHEDER ∴
DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.
BEFRAGTNINGSFORRETNING.
Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dampskibsselskaberne VULCAN og MERCUR

Telefon 5459. Telegramadresse: „Ganus“.

Korresponderende:

Reder N. P. Nielsen,
Herluf Trollesgade 28.

A. O. ANDERSEN & Co.

Copenhagen & Christiania.

Telegr.: Pacao { Copenhagen. Teleph. { 5836 Copenhagen.
Christiania. { 19369 Christiania.

STEAMSHIPOWNERS-AGENTS
Chartering - Clearance - Average.

P. Brown jun. & Co.

Dampskibsrederi * Dampskibsagentur.

Amallegade 43. — Telegr.-Adr.: »Brown«. — Tlf. C. 276.

ALFRED CHRISTENSEN

STEAMSHIP OWNER

STEAMSHIP, AVERAGE, INSURANCE & CHARTERING
AGENT COAL MERCHANT

MANAGER OF „NORDISK LLOYD“ MARINE INSURANCE CLUB

TELEGRAPHIC ADDRESS: »ALFRED«.

WATKINS, SCOTT'S. A. B. C., ZEBRA, A. I., & PRIVATE CODES USED

Knud Degn.

Raadgivende Ingeniør,
cand. polyt. M. Ing. F.

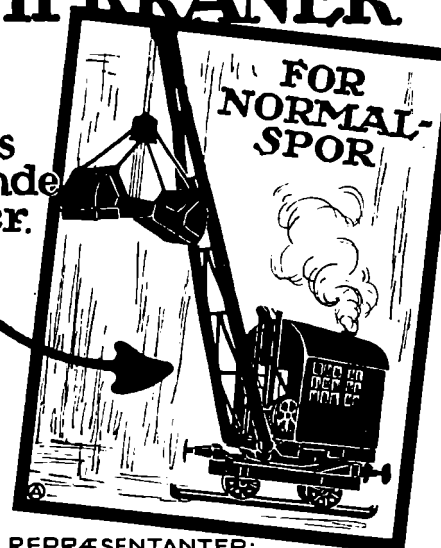
projekterer og leder Udførelsen af alle Slags

Havne- & Uddybningsarbejder

Kontor: Havnegade 55¹. København K. Telefon 351.

DEMAG DAMPKRANER

leveres
omgaaende
fra Lager.



REPRÆSENTANTER:

EDWARDS & RASMUSSEN

INGENIØRER

KØBENHAVN B, VESTERGADÉ 3.

**DEUTSCHE
MASCHINENFABRIK AG
DUISBURG**

„UTRECHT“

Maskin- og Skibsbyggerier,

ved Ingeniør Andr. Vang, Hellerup,

Generalrepræsentant

for Skandinavien og Rusland.

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 Brdr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Clearing.

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

H. NIELSEN

1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags
Skibsreparationer.

Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

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 angaaende Besættelsen af den ledigblevne Post som dansk Vicekonsul i Vestervik. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Kharkoff. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

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

4. Skrivelse fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening med Anmodning om Repræsentationens Tilslutning til et Andragende til Udenrigsministeriet angaaende Fritagelse for Erlæggelse af Konsulatsafgift for de danske Sejlskibe, der siden den nuværende Krig har været tilbageholdt i russiske og finske Havne. — Det vedtoges at anbefale Andragendet.

5. Skrivelse fra Provinshandelsforeningernes Fællesudvalg med Anmodning om at tiltræde et Andragende til Handelsministeriet om Oprettelse af en Signalstation ved Hals. — Det besluttedes at anbefale Andragendet.

6. Skrivelse fra Handelsministeriet om Ændring i svensk Forordning af 15. November 1912 angaaende Provianteringsfrilagre i visse svenske Havnestæder. — Skrivelsen toges til Efterretning.

7. Skrivelse fra Samme med Cirkulære af 5. Oktober d. A. fra Havnekommissionen i Rouen, ved hvilken Kaplajnerne paa neutrale Skibe anmodes om under Ophold i Rouen at paamonstre professionelle Søfolk. — Skrivelsen toges til Efterretning.

8. Skrivelse fra Udenrigsministeriet med Meddelelse om, at den britiske Regering i Følge »Order in Council« af 20. Oktober d. A. har ophævet London-Deklarationens Artikel 57, og at den franske Regering ved Dekret af 23. Oktober d. A. ligeledes har ophævet den nævnte Artikel i London-Deklarationen. — Skrivelsen toges til Efterretning.

Kjøbenhavn, den 9. December 1915.

Kanaltrafikken Göteborg—Stockholm. I de senere Aar er Trollhätte-Kanalen i Almindelighed blevet holdt aaben til Dagen for Juleaften. Paa Grund af de nu herskende usædvanlige Kommunikationsforhold har Kanalbestyrelsen imidlertid, af Hensyn til den Betydning det vil have, at Kanaltrafikken kan foregaa saa længe som muligt, besluttet at holde Kanalen aaben længere end sædvanligt. Det er derfor bestemt, at den ikke skal lukkes førend til Nytaar.

At man ikke har til Hensigt, om muligt, at gøre et Forsøg paa at holde Kanalen aaben endnu længere, beror paa de Ombygningsarbejder, som foretages i Kanalen. Disse Arbejder har hvert Aar nødvendiggjort Kanalens Afspærring en vis Tid for Udførelsen af en Del Arbejder i den nuværende Trafikkanal. Den nu tilstundende Vinter vil dog være den sidste, hvori Kanalen maa holdes afspærret paa Grund af Ombygningsarbejderne. Man har anset det som det heldigste om muligt at faa Kanalen færdig til Foraaret, den vil derfor være spærret fra 1. Januar til 15. April 1916.

I Sommer er de ny Sluser ved Brinkebergskulla blevet prøvet, og de fungerede meget tilfredsstillende. De er 90 Meter lange og 13,7 Meter brede, samt dybe nok for Skibe, som stikker fem Meter. Skibe paa c. 2,400 Tons vil saaledes kunne passere. Hvor betydelig Udvidelsen er,

fremgaar af, at Sluserne vil kunne tage fem à seks Skibe paa én Gang af den Type, som de gamle havde nok med at tage et af. Sluserne manøvreres fra en fælles Central, og de fyldes og tømmes paa et Par Minutter. Naar Kanalen bliver helt færdig vil rimeligvis mange Skibe benytte den Vej i Stedet for den lange Vej Syd om Sverig.

Sejlskibsførernes Lønning i Marstal. Paa et i Marstal den 27. f. M., under Ledelse af Skibsreder J. C. Carlsen, afholdt Redermøde, der havde samlet 30 à 40 Deltagere, vedtoges det enstemmigt at virke hen til en mere ensartet og tilfredsstillende Lønning af Marstals Skibsførere. Hr. Carlsen fremsatte derfor et Forslag til en ændret Lønningsmaade, der ved et forudgaaende Møde var blevet vedtaget i Soassurancens »Ærø«.

Efter at dette Forslag var blevet anbefalet af Navigationslærer Christensen, Skibsreder N. J. Olsen, Bankbestyrer H. Clausen og Skibsrederne Th. Christensen og J. Jacobsen, besluttedes det fra Nytaar af, eller saasart de enkelte Rederiers Generalforsamlinger havde givet deres Samtykke til Ændringen, at anse den almindelige Skibsførerløn i Marstal som 100 Kr. om Maanedens fast, med 5 pCt. af al Brutto-Indtægten og ekstra 25 Kr. pr. Maaned, saalænge Skibene er krigsforsikret. Da det erkendtes, at den hidtidige Lønningsmaade, med Procenter af Netto-Fortjenesten og Gratifikation, ikke kunde blive ensartet og var egnet til at skabe Misfornøjelse, vil den ny Ordning, efterhaanden som den træder i Kraft, formentlig blive modtaget med Tilfredshed af Skibsførerne.

Konsulatvæsnet. Under 19. Juli har Udenrigsministeriet ansat G. S. Delisle af St. Kitts som ulønnet Vicekonsul for St. Kitts & Nevis under det kgl. Konsulat i St. Johns, Antigua.

Under 3. Septbr. har Udenrigsministeriet ansat P. Christensen af Drammen som ulønnet Vicekonsul sammesteds under det kgl. Gesandtskab i Kristiania.

Under 15. Septbr. har Udenrigsministeriet ansat L. Perander af Wiborg som ulønnet Vicekonsul sammesteds under det kgl. Generalkonsulat i Helsingfors.

Under 25. Septbr. har Udenrigsministeriet ansat E. Beyer af Karlshamn som ulønnet Vicekonsul sammesteds under det kgl. Konsulat i Kalmar og E. T. Nicolle af St. Helier, Jersey, som ulønnet Vicekonsul paa Jersey under det kgl. Generalkonsulat i London.

Under 30. September har Udenrigsministeriet fra 1. Oktober ansat Kancellist ved det kgl. Gesandtskab i Berlin, A. P. Friis, som ulønnet Vicekonsul sammesteds under det kgl. Generalkonsulat i Berlin.

Under 4. Oktbr. har Udenrigsministeriet ansat L. Th. Vahlén af Halmstad som ulønnet Vicekonsul sammesteds under det kgl. Konsulat i Göteborg og O. Cavalli-Björkman af Strömstad som ulønnet Vicekonsul sammesteds under det kgl. Konsulat i Göteborg.

Under 4. August er J. van Houten af Padang blevet udnævnt til ulønnet dansk Konsul dersteds.

Sø- og Handelsretsdomme. Sø- og Handelsretten domte den 1. ds. Forsikringsaktieselskabet National til at betale Firmaet A. Karlson i Kjøbenhavn 125,514 Kr. med Renter og 700 Kr. i Sagsomkostninger i Anledning af, at Damperne »Everilda« og »Norra Sverige«, med hvilke Firmaet Karlson havde Varer, der var søforsikret i National, den 5. og 6. December 1914 sank udfor Mäntzluoto i Finland efter at være stødt paa Miner.

— Sø- og Handelsretten domte samme Dag Det forenede Dampskibsselskab til at betale til Firmaet Jansen & Co., som Repræsentanter for norsk Damper »Bygdø« 664,867 Kr. med Renter og 1,600 Kr. i Sagsomkostninger i Anledning af, at »Bygdø« om Natten mellem 8. og 9. Marts 1914 blev paasejlet af Selskabets

Damper «Dania» og sank omtrent to Kabellængder udfor Skagens Fyrskib.

Naar Beløbet er saa stort, er Grunden den, at »Dania«, der ved en Skønsforretning i Marts 1914 blev takseret til 298,000 Kr., nu i Oktober 1915 er takseret til 650,000 Kr., og Retten udtaler i Dommen, at det er »Dania«s nuværende Værdi, der maa lægges til Grund, idet Det forenede Dampskibsselskab hæfter for Skaden, der er anslaaet til c. 700,000 Kr., med Værdien af Skib og Fragt.

Norsk-amerikansk Dampskibslinie. Kristiania, 27. November. Camillo Eitzen & Co. Linien er Navnet paa et nyt Rederi, som skal optage regelmæssig Rute fart paa Vestkysten af Sydamerika fra Norge. Minimumskapitalen, 3 Millioner Kroner, er allerede tegnet underhaanden, og Selskabet er nu konstitueret. Maksimumskapitalen er foreløbig sat til 4 Mill. Kr., og der vil nu blive udsendt offentlig Tegningsindbydelse en af de første Dage. Selskabets ny Ledelse har sluttet Kontrakt om Overtagelse af to allerede kontraherede Motorskibe, hvert paa c. 7000 Tons, hvoraf det ene skal leveres i 1918 og det andet i 1920. I Mellemtiden skal Selskabet sejle med befragtede Skibe.

(Ritz. Bur.)

Dødsfald. Skibsreder Hans Marius Petersen i Marstal er den 30. f. M. afgaaet ved Døden i en Alder af kun henved 42 Aar. Afdøde, der var en i vide Kredse kendt og afholdt Mand, har, foruden at være korresponderende Reder for en Mængde af de i Marstal hjemmehørende Skibe, tillige siden 1906 drevet en større Sejlmagerforretning.

— Den 3. ds. jordfæstedes paa Sønderho Kirkegaard fhv. Skibsfører Jens H. Sydom af Sønderho paa Fanø. Afdøde, der blev 84 Aar gammel, sejlede i en Aarrække i Nord-Østersøfart og har efter at have opgivet Søen beklædt flere Tillidsposter i sin Hjemstavn. Han var Veteran fra Trearskrigen og Dannebrogsmænd. P. K. P.

Norsk Forbud mod Skibssalg. I Statsraadet den 3. ds. er der i Følge »Aftenposten« udstedt provisorisk Anordning angaaende Forbud mod Salg af Skibe til Udlandet.

Dampskibsselskabet Vendila. Bestyrelsen for Dampskibsselskabet Vendila har paa et den 3. ds. afholdt Bestyrelsesmøde suppleret sig med Grosserer J. W. Trock i Stedet for afdøde Grosserer Herman Levin.

Revision af de norske Navigationsskoleers Undervisningsreglement. Til at afgive Indstilling om Revision af Undervisningsreglementet for de norske Navigationsskoler, er der, som tidligere omtalt, nedsat en Komité af den norske Regering. Denne Komité, som bestaar af fem Medlemmer, har fornylig i et konstituerende Møde overdraget de enkelte Medlemmer hver sin Del af Reglementet til Bearbejdelse, inden den holder sit næste Møde. Det nuværende Reglement for Undervisningen i de norske Navigationsskoler traadte i Kraft i 1907, men den rivende Udvikling, som Skibsfarten gennemgaar nu for Tiden, stiller større og større Krav til Navigatørernes Uddannelse, hvorfor en Revision af Reglementet allerede i længere Tid har staaet paa Dagsordenen i Norge. (Norg. Hand. og Sjøft.)

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg har fra Fru Petersen, Enke efter Bogbindermester Immanuel Petersen, modtaget som Gave en Model til en Orlogsfregat, udført af kgl. Skibbygmester Andreas Torkild Petersen (f. 1760 † 1846), som var uddannet paa

Orlogsværftet og c. 1800 blev Skibbygmester ved Skipperhuset i Fredensborg, hvor han havde Tilsyn med de kongelige Chalupper.

Fra Enkefru Baagøe har Museet modtaget som Gave en Del Tegninger og Kartoner af Marinemaler Baagøe.

Ny Bro over Limfjorden. Aalborg, den 6. December. Aalborg Byraad har til Forarbejder ved et nyt Broanlæg til Afløsning af Pontonbroen over Limfjorden som første Bevilling vedtaget et Beløb af 10,000 Kr. Til at vurdere de fremkomne Projekter valgtes en Bedømmelseskomité, bestaaende af Havnedirektør H. C. V. Møller, Professor Ostensfeld og Oberstløjtnant Torben Grut, alle af Kjøbenhavn, Ingeniør, Direktør Christensen, Cementfabriken »Norden«, Aalborg, samt Pontonbroudvalgets Medlemmer.

(Ritz. Bur.)

Sejladsen paa Østersøen. The Baltic and White Sea Conference meddeler den 7. ds.

Gefle By. Elven delvis isdækket, uden dog at hindre Sejladsen. Mange Dampere ventes. Isbryder vil fortsætte Arbejdet i December.

Stugsund. (Söderhamn) Der har dannet sig svær Is i de sidste Dage, men Besejlingen fortsættes ved Hjælp af Isbryder. Omtrent 20 Dampere ventes endnu.

Umeå. Lastning fortsættes med Vanskelighed. Indsejlingen er dækket med Pakis. Svær Is ved Mo, mindre ved Hörnefos. Besejlingen af Ohbola, Holmsund, Djupvik, Sandvik og andre Havne i Distriktet er sluttet.

Piteå. Sidste Damper forladt Havnen, der nu maa betragtes som lukket.

Lovforslag om Lods væsnet. Til Udvalg angaaende et fornylig i Folketinget forelagt Lovforslag om Lods væsnet valgtes den 7. ds.: Hauge, Hyller, Chr. Rasmussen, Samuelson, Hans Nielsen, Horsens, Koefoed, Jens Andersen, Ivar Berendsen, G. Fog-Petersen, Birch, Carl Sørensen, Slebsager, Munk Povlsen, Nørgaard, Sporon Fiedler.

Havneanlægget paa St. Thomas.

Den første Sektion af Det Vestindiske Kompagnis Havneanlæg paa St. Thomas med dertil hørende forskelligartede Anlæg er nu færdigt til at tages i Brug. De Overvejelser, som har fundet Sted angaaende dets fremtidige Drift, har givet til Resultat, at Det Vestindiske Kompagnis Formaal, som er i videst mulig Udstrækning at drage international Handel og Skibsfart til St. Thomas, bedst fremmes ved, at Selskabet anlager Form af et lokalt Havneselskab, og ved at Ansvar og Pligter knyttes til Stedet. Bestyrelsesraad og Generalforsamling har derfor vedtaget at forlægge Hjemstedet for Det Vestindiske Kompagni fra Kjøbenhavn til St. Thomas, saaledes at Bestyrelsesraad og Direktion faar Sæde dér. I Overensstemmelse hermed har det hidtidige Bestyrelsesraad nedlagt sine Mandater, og Generalforsamlingen har valgt et nyt Bestyrelsesraad, bestaaende af Guvernør L. C. Helweg-Larsen, Købmand Lockhardt, Købmand Lugo, Købmand Thorsen og Bankdirektør Schack-Eyber samt Kaptajn H. P. Berg, som desuden er udnævnt til administrerende Direktør. Alle de Herrer har Bopæl paa St. Thomas.

Det Vestindiske Kompagni har nu, da Havneanlægget paa St. Thomas er færdigt, udsendt et Cirkulære i det en-

gelske Sprog, bestemt for Udlandet, der i Oversættelse er saalydende:

»Det Vestindiske Kompagni har den Glæde at meddele, at den første store Afdeling af de udstrakte ny Havnearbejder i Longbay, St. Thomas, dansk Vestindien, er blevet fuldført. Vanddybden i Havnen og i Longbays Basin er blevet forøget til 31 Fod (9,5 m), og ny Kajer og Lastepladser er blevet bygget i en samlet Længde af 3.200 Fod (970 m.).

Ny Pakhuse. Paa den tilgrænsende Grund er der blevet bygget store Pakhuse til Oplagring af al Slags Last.

Bunkering. Der haves bekvem Plads for 180.000 Tons Kul og er anskaffet to store, elektriske Kraner for Losning og Bunkering, der hver kan besørge 150 Tons pr. Time. Kullene bliver automatisk vejjet paa en officielt justeret Vægt.

Brændsels-Olje. Der er opsat Olje-Tanke, som rummer 24.000 Tons og har Ledningsrør til Kajpladserne og desuden en Kaj for Olje, som er c. 400 Fod lang. Brændselolje pumpes om Bord med 300 Tons pr. Time.

Fersk Vand. Der er bygget et nyt Vandværk, forsynet med Filtrermaskine og Ledningsrør, som strækker sig over samtlige Kajers Længde og kan forsyne Skibe med 50 Tons fersk Vand pr. Time.

Almindelige Bekvemmeligheder. De moderne Bekvemmeligheder, som Det Vestindiske Kompagni nu er i Stand til at tilbyde Skibe, som besøger St. Thomas, er i enhver Henseende udmærkede. Selskabet har altid et stort Lager af amerikanske og britiske Kul og Brændsels-Olje for Dampere og Motorskibe. Selskabet paatager sig Lastning og Losning efter billige Takster og dette kan ske samtidig med Bunkeringen, da alt er lagt an paa en hurtig Ekspedition for Skibene.

Transitforholdene. St. Thomas er overordentlig heldigt beliggende, ikke alene med Hensyn til Øens Plads i Vestindien, som har gjort den til et Midtpunkt for forskellige interkoloniale Linier, men ogsaa fordi den ligger paa den direkte Rute for Skibe, som er paa Vej til og fra Nord- og Sydamerikas Stillehavskyst gennem Panama-Kanalen. Herved bliver Havnen et bekvemt Sted for Omskibning af Passagerer, Post og Lading til og fra alle Havne i Vestindien, inklusive Cuba og Jamaica, Britisk Guyana, Venezuela og Columbia. Selskabet paatager sig Omskibning og Lagring af Ladninger af enhver Art til billige Takster.

Lodsning. Skibene vil kunne gaa ud fra og ind til St. Thomas uden Lods, ved Dag og Nat, da Havnens Indsejling er forsynet med kraftige Fyr og en udmærket Afmærkning med Bøjer, men autoriserede Lodsere vil møde Skibene udenfor Havnen, hvis det ønskes og der signaleres efter dem. Lodspengene beregnes efter Skibenes Dybgaende og er meget billige.

Afgifter. Der betales ingen Havne- eller Fyrafgifter, og da St. Thomas praktisk talt er en Frihavn, kan Forraad og Proviant etc. købes til billige Priser. For Omskibningen af Last beregnes der en Tonnageafgift af 6 cents eller 3 d. pr. Ton. Der betales ingen Afgifter af Skibe, som kun anløber St. Thomas for Bunkering, eller for Forsyning med Forraad og Proviant, eller for Reparation.

Til Slutning maa det bemærkes, at de lokale Autoriteter vil gøre alt for at lette Skibstrafiken paa Øen.

Kjøbenhavns Havns Statistik.

Kjøbenhavns Havneforvaltning har fornylig udsendt 4de Udgave af »Statistiske Oversigter over Skibsfart og Vareomsætning paa Kjøben-

havns, dels med og dels uden Sammenligning med de tilsvarende Forhold paa en Række af de vigtigste Pladser i Indlandet og i de nærmere liggende evropæiske Lande. Af dette for Bedømmelsen af vor Havns Betydning vigtige og interessante Værk gengiver vi i Uddrag følgende:

De Opgørelser vedrørende Skibsfart og Vareomsætning paa Kjøbenhavn (ledsaget af en Mængde Tabeller), der findes i denne Statistik, omhandler hovedsagelig Tiden siden Aarhundredskiftet, idet de fleste af Tabellerne omfatter Aarene 1900—1913. De paa Grund af Krigen fremkaldte ekstraordinære Forhold i 1914 gør det rimeligt, til dels at lade dette Aar ude af Betragtning, især naar man ønsker at faa et Overblik over den normale Udvikling i Omsætningsforholdene.

I den forløbne Del af dette Aarhundrede har der fundet mægtige Udvidelser Sted i den internationale Omsætning baade søværts og landværts. At Kjøbenhavn har faaet en ret anselig, om end ikke paafaldende stor Andel af disse Udvidelser, vil ses, saavel naar man sammenligner Trafiken paa Kjøbenhavn i den omtalte Periode — de 13 Aar fra 1900 til 1913 — med tidligere Perioder i Kjøbenhavns Trafik af tilsvarende Længde, som ogsaa naar man sammenligner Kjøbenhavn med andre vigtige Omsætningspladser med Hensyn til Trafikforøgelser, der er sket siden 1900.

En Oversigt over Trafiken paa Kjøbenhavn siden 1900 og i de to foregaaende Tidsrum af samme Længde er givet i nedenstaaende Tabel, der altsaa viser Udviklingen gennem de sidste c. 40 Aar. Sagen er belyst ved Opgørelser baade fra Skibsfartsstatistiken (den bestuede Tonnage i Kol. 1) og fra Handelsstatistiken (samlet Ind- og Udførselsvægt i Kol. 2). Ingen af disse Opgørelser angiver den stedfundne Udvikling helt nøjagtig, og deres Resultater afviger ogsaa en Del fra hinanden, men paa en saadan Maade, at det virkelige Resultat ligger imellem dem.

Omsætning paa Kjøbenhavn		
Bestuvede Registrertonnage i uden- og indenrigsk Fart (indg. + udg.)	Samlet Vægt for Ind- og Udførsel fra og til Udlandet	
Kol. 1	Kol. 2	
Tusind Registrertons	Mill. kg.	
1874.....	1,028	890
1887.....	1,561	1,580
1900.....	2,319	2,712
1913.....	3,589	4,190

Det fremgaar af denne Tabel, at i Løbet af sidste Fjerdedel af forrige og den forløbne Del af indeværende Aarhundrede er Trafiken paa Kjøbenhavn bleven omtrent firedobbelt. — Kol. 1 viser, at det bestuede Antal Registrertons var halvjerde Gange saa stort i 1913 som i 1874 (3.589,000 mod 1.028,000 Reg.-Tons), medens Varestatistiken i Kol. 2 viser, at den ind- og udførte Vægtmængde i Løbet af det samme Tidsrum blev over halvfemte Gange saa stor (4.190 mod 890 Mill. kg). — Bestuvningstallene giver sikkert et for lavt Udtryk for Trafikforøgelsen, fordi én bestuvede Registrerton fra de senere Aar, i hvilke Dampskibsfarten er saa altovervejende, sikkert i Gennemsnit — især under Anvendelsen af British Rule ved Tonnageberegningen — svarer til en ikke saa lidt større Godsmængde nu end for 40 Aar siden. Omvendt maa den Opgang, som Handelsstatistikens Tal udviser, blive noget større, forholdsvis set, end den virkelige Fremgang i den samlede Søtrafik paa Kjøbenhavn. For det første er nemlig den af Handelsstatistiken udeladte indenrigske Omsætning ikke forøget saa stærkt som Farten paa Udlandet; dernæst omfatter Handelsstatistiken ikke blot den søværts, men ogsaa den landværts Indførsel fra Udlandet. Landværts Indførsel til Kjøbenhavn fandt for 40 Aar siden næsten slet ikke Sted, medens der nu saavel fra Tyskland, via Gjedser og via Vamdrup (med Benyttelse af Bellfærgerne), som fra Sverig og Norge (via Helsingør) ankommer en Del Gods over Land til

Kjøbenhavn. Af alt det her anførte følger, at den virkelige Opgang for den københavnske søværts Trafik i de sidste 40 Aar maa ligge mellem de to ovennævnte Tal $3\frac{1}{2}$ og $4\frac{1}{2}$, altsaa, som ovenfor sagt, omtrent maa svare til det firedobbelte.

Ved den anden af de to ovenomtalte Sammenligninger med Hensyn til Trafikforøgelsen: Trafiken paa Kjøbenhavn jævnført med Trafiken paa andre vigtige Skibsfartpladser, er der for de udenlandske Pladser Vedkommende hverken Opgørelser over Bestuvningstons eller over Vægtmængde til Raadighed. Man maa derfor benytte en tredje Fremgangsmaade, nemlig Opgørelser over Registertonagen af de Skibe, der har besøgt Havnene, uden Hensyn til, om Skibene har bragt eller hentet fuld Ladning eller er gaaet i Ballast. I Bogens Afsnit V findes en Oversigt over den indgaaende Registertonage til Kjøbenhavn og til 18 af de vigtigste Havnepladser i Nord- og Vestevropa i Aarene fra 1901 til 1913. Blandt disse 18 Pladser er der adskillige, paa hvilke Trafiken er vokset saa overordenlig stærkt, at Skibstonagen i Løbet af de 12 Aar — fra 1901 til 1913 — som Tabellen omfatter, er blevet omtrent fordoblet, skønt den ogsaa ved Aarhundredets Begyndelse havde et meget stort Omfang. Af denne Tabel gengiver vi følgende:

	Registertonage i Tusind Reg.-Tons	
	1901	1913
Kjøbenhavn	3,277	4,718
do. Dampfærgefart (undtagen fra Malmø)	684	968
Rotterdam	6,300	12,900
Antwerpen	7,500	14,100
Hamburg	8,200	c. 14,000
Bremen og Bremerhafen	2,400	4,500
Hull	c. 3,500	5,900
Petrograd og Kronstadt	1,400	c. 2,027
Riga	800	2,070

De fleste af disse Pladser har ikke blot faaet deres Havneindretninger udvidet, men ogsaa ved Kanalarbejder o. l. faaet bedre Adgangsveje dels til det aabne Hav (hvor dette tillængtes), dels indadtil mod Oplandene. De ligger nu som Knudepunkter mellem paa den ene Side den søgaaende Fart, særlig den oversøiske Rutebart, der for Tiden udvikler sig overordenlig stærkt, og paa den anden Side de bagved liggende store, lælbefolkede, industririge Oplande, med hvilke de forbindes ved Kanal- og Flodveje og ved talrige Baner.

Trafikforøgelsen paa Kjøbenhavn har naturligvis ikke, hverken absolut eller relativt, kunnet holde Maal med Forøgelsen paa flere af de ovenomtalte Pladser, hvis Beliggenhed og andre Betingelser har gjort dem i særlig Grad skikkede til at drage Fordel af den moderne Udvikling i Skibsfarten og Vareomsætningen, saa at de har maattet gaa stærkt frem netop i den Periode, vi her omhandler. Kjøbenhavn er jo en gammel Søfartsby, der ogsaa i tidligere Tid har søgt at udnytte sine Betingelser; en Sammenligning ved Hjælp af Tabellens første Rubrik med de andre Pladser viser da ogsaa, at Kjøbenhavn ved Aarhundredets Begyndelse stod relativt højt, saa at den senere Stigning i absolute Tal maa være betydelig for at gøre sig procentvis gældende. I nogle af de siden da forløbne Aar har der forøvrigt været nogen Stillestand i den københavnske Trafik, men mod Periodens Slutning tog Omsætningen mere Fart, og fra 1901 til 1913 er der en Opgang i den Registertonage, der besøgte Kjøbenhavn, paa 40 à 45 pct.

En Sammenligning mellem Kjøbenhavns og andre indenlandske Havne viser en stærk Forøgelse af Trafiken paa flere af Provinshavnene. Nedenstaaende Tabel, der kun omhandler Tiaaret 1903—1913, giver en Oversigt over Vægten af den samlede Omsætning mellem Udlandet og de fem vigtigste danske Havnepladser, med særskilt Angivelse for den indgaaende og den udgaaende Trafik.

Omsætning med Udlandet i Mill kg.

	Samlet Vægt		Indførsel		Udførsel	
	1913	1903	1913	1903	1913	1903
Kjøbenhavn ...	4,190	3,005	3,404	2,509	786	496
Aalborg med						
Nørre Sundby..	938	410	650	317	288	93
Aarhus	708	482	666	455	42	27
Esbjerg	464	290	301	169	163	121
Odense	331	172	310	159	21	13

Næst Kjøbenhavn er Aalborg nu den største danske Trafikplads, efter at dens samlede Omsætningsmængde overfor Udlandet i Løbet af 10 Aar er bleven 2 à $2\frac{1}{2}$ Gange større end i 1903. Forøgelsen er forholdsvis størst i den udgaaende Fart, hvilket skyldes den store Udvidelse af Cementindustrien, ligesom der ogsaa udføres andre mineralske Produkter fra Aalborg. Men ogsaa som Importby er Aalborg gaaet stærkt fremad, saa den samlede Importvægt i 1913 næsten var lige saa stor som i Aarhus. Med Hensyn til Importvarernes Mængde og Værdi staar Aarhus dog sikkert et godt Stykke foran Aalborg. Esbjerg har en stigende Betydning som Importhavn for det sydvestlige Jylland, navnlig med Hensyn til Kul, Korn, Fødestoffer og Gødningsstoffer, selv om de indførte Mængder som Helhed langt fra er saa betydelige, som ved de to store østjydske Pladser. Som Eksportplads har Esbjerg — under normale Forhold — Betydning for hele Landet, idet Størstedelen af de udførte danske Husdyrprodukter til England som bekendt føres ad denne Vej.

I Tabelafdelingen og paa Grundlag deraf i de foran anførte indledende Bemærkninger er der for Kjøbenhavns Vedkommende benyttet tre Opførelsesmaader: 1) Den samlede Skibstonnage, 2) Bestuvningen og 3) direkte Vægtopgørelse over Ind- og Udførsel. I de tre Kolonner i nedenstaaende Tabeloversigt er foretaget en Sammenstilling for hvert af Aarene i Perioden 1900—1913 mellem Resultaterne af disse tre Metoder, idet man har sat Gennemsnittet af de to første Aar, 1900 og 1901 = 100 og har omregnet Tallene for hvert følgende Aar i Forhold hertil. Det opnaas herved, at man ved at følge den enkelte Kolonne fra Aar til Aar (paa langs) direkte kan aflæse den procentvise Fremgang, og at man ved paa tværs at sammenligne de tre Kolonner indbyrdes kan se, hvorledes hver af Opgørelsesmaaderne afspejler den faktiske stedfundne Udvikling i Trafiken.

Omregnede Tal for Trafiken paa Kjøbenhavn.
Gennemsnittet af 1900/01 sat = 100.

	Samlet indgaaende Register- tonnage (uden Dampfærge)	Bestuvet Register- tonnage (ind. + udg.)	Samlet Vægt for Ind- og Udførsel
	1900.....	101	100
1901.....	99	100	101
1902.....	103	104	109
1903.....	106	106	110
1904.....	107	105	111
1905.....	104	105	110
1906.....	116	124	133
1907.....	119	123	137
1908.....	118	118	125
1909.....	122	118	124
1910.....	124	122	123
1911.....	126	139	134
1912.....	136	148	143
1913.....	143	154	153

Fælles for alle de tre Opgørelser er, at de viser et meget stort Opsving i Trafiken paa Kjøbenhavn i de sidste Aar af Perioden, fra 1910 til 1913, efter at der i de nærmest foregaaende Aar havde været Tilbagegang eller Stillestand. 1912 og 1913 var som bekendt Aar, der rundt om i Verden udmærkede sig ved stor Travlhed i Produktion og Omsætning; den Fremgang, som Tabellen udviser, tør altsaa ikke lages som et for Kjøbenhavn ekstra-

LISTERRETNINGER IOR SØFARENDE.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Børd i Dampf- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampstøbtstøttsloven 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*, 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 *Alener (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.

1531. Sverrig. Östergötland. Skærgaard. Grund fundet. Midlertidig Afmærkning forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 47/857. Stockholm 1915.)

1. I Farvandet *Oxelösund—Arko* er der N. for L. *Alen* fundet en 2,9 m Grund paa 58° 33' 11" N. 17° 02' 47" E.

2. NNE. for *Sandsänkan* er fundet en 6 m Grund paa 58° 20' 20" N. 17° 11' 45" E. Den store Stage, som midlertidig blev udsat paa 58° 19' 54" N. 17° 11' 10" E., Øst for en 10 m Grund, flyttes til ESE-Siden af 6 m Grunden.

(Kort Nr. 206.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/144, pkt. E. 10 og Nr. 39/800. København 1915.)

1532. Sverrig. Bottniske Bugt. Rödskallen NNW. Grund. Afmærkning forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 47/841. Stockholm 1915.)

Ved *Kallfjärdgrund* er fundet en 5,5 m Grund Den røde Væger med 1 nedadvendt Kost over 1 Ballon paa 65° 21' 56" N. 22° 16' 40" E. ved *Kallfjärdgrund* er flyttet til 65° 22' 00" N. 22° 16' 30" E. uden for 5,5 m Grunden.

1533. Sverrig. Bottniske Bugt. Sydostbrodden. Fyrskib inddraget.

Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Umeå* er *Sydostbrodden* Fyrskib inddraget. 63° 18' 48" N. 20° 10' 40" E.

1534. Tyskland. Wustrow — Gjedser-Rev. Hindringer udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 64/2419. Berlin 1915.)

Ifølge „Nachrichten für Seefahrer“ er der SE. for *Gjedser-Rev* udlagt Hindringer for Skibsarten i Retning af *Wustrow* Fyr. Det er forbundet med Fare for alle Skibe at nærme sig denne Strækning. Passagen mellem Revet og den *tylske* Kyst bør ske nærmest ved Revet, og man bør under ingen Omstændigheder komme længere mod SE. end 1½ Sm fra Pladsen for *Gjedser-Rev* Fyrskib.

Pladsen for *Gjedser-Rev* Fyrskib: 54° 27' (54") N. 12° 09' (42") E.

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

1535. Danmark. Sundet. Kastrup-Fort. Nat skydning.

Foruden de tidligere bekendtgjorte Skydninger, vil der blive afholdt Nat skydning fra *Middelgrunds-Fort* den 6te ds. og fra *Kastrup-Fort* den 7de ds. Søgelys vil blive anvendt under Skydningen.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/1489. København 1915.)

(„Notice to Mariners“ Nr. 45/3295. Washington 1915.)
Den hvide Spirdønde paa *Five Fathom Bank* er udlagt i c. 13 m Vand. Tønden ligger fremtidig paa Station fra 15de Oktober til 15de April. 38° 54' 45" N. 74° 39' 24" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/802. København 1915.)

1576. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Baltimore. Tønders Belliggenhed.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1138. London 1915.)

1. *Craighill Channel* røde Spirdønde 2 C er flyttet 0,3 Sm E. efter til 39° 02' 51" N. 76° 22' 40" W.

2. *Craighill Channel* røde Spirdønde 4 C er flyttet c. 0,7 Sm NE. efter til 39° 03' 32" N. 76° 22' 55" W.

Positionerne svarer til eng. Kort Nr. 2843 e.

1576. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Pooler Island. Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 45/3302. Washington 1915.)

I *Pooler Island* Fortyr er indsat en rød Vinkel, der er synlig i Pejlinger fra 25½ til 81½°. E.-Kanten af den røde Lysvinkel gaar gennem *Pooler Island Flats* Lystønde 7. Bagfyret staaer c. 150 m W. ¾ S. for Fortyret, som staaer paa 39° 16' 42" N. 76° 16' 06" W.

1577. Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. Savannah Floden. Afmærkning.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1139. London 1915.)

Ved nogle Hindringer af mindre Udstrækning er udlagt følgende Tønder: 1) En sort og rød vandret stribet Spirdønde, c. 0,17 Sm SE. for *Bloody Point Channel* Lys- og Klokketønde Nr. 2. 31° 59' 39" N. 80° 46' 36" W. 2) En sort og rød vandret stribet Spirdønde, c. 0,27 Sm NW. for samme Lys- og Klokketønde 2. 31° 59' 58" N. 80° 47' 00" W.

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

1578. Florida. Florida Reefs. Alligator Reef Fyr W. Hindring.

(„Notice to Mariners“ Nr. 45/3307. Washington 1915.)

Damperen *Baton Rouge* med et Dybgaende af 5,4 m har rørt Grunden c. 5 Sm 220° (misv. SW. ½ S.) fra *Alligator Reef* Fyr, godt uden for den røde Lysvinkel. Fyret: 24° 51' 06" N. 80° 37' 09" W.

1579. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Reefs. Key West. Main Channel. Afmærkning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1113. London 1915.)

1. Følgende Tønder er udlagte: a) Sort Stumtpønde Nr. 1 paa W-Siden af *Main Ship Channel*. 24° 28' 05" N. 81° 48' 16" W. b) Rød Spirdønde Nr. 2 paa E-Siden af *Main Ship Channel*. 24° 28' 05" N. 81° 47' 54" W. c) En sort og hvid lodret stribet Spirdønde ved en 7,3 m Grund NW. for *The Triangles*. 24° 30' 47" N. 81° 48' 41" W.

2. Følgende Tønder er inddragne: a) Den sorte og hvide lodret stribede Spirdønde ved *Indløbet til Main Ship Channel*. 24° 28' N. 81° 48' W. b) Rød Spirdønde Nr. 2 ved *Mississippi Shoal* (9,1 m). 24° 30' N. 81° 48¼' W. c) Rød Spirdønde Nr. 4 ved *Raleigh Rock* (9,1 m). 24° 31' N. 81° 48¼' W.

Positionerne svarer til eng. Kort Nr. 2881.

1536. Danmark. Kattegat. Fyen N. Einsidelsborg NE. Vrag.
Tjalken *Entreprise* er sunket i c. 71 $\frac{1}{2}$ m Vand udfør *Einsidelsborg* Skov, omtrent N. for *Agernæs Mølle*. *Agernæs Mølle*: 55° 35 $\frac{1}{2}$ ' N. 10° 22 $\frac{1}{2}$ ' E.

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

1537. England. Poole Bay og Solent. Trafikbestemmelser.

(¹Notice to Mariners" Nr. 1148. London 1915.)

Intet Skib eller Fartøj må være under Gang N. for en Linie fra *St. Catherine's Point* til *Anvil Point* i Tiden fra 1 Time efter Solnedgang til 1 Time før Solopgang eller under usigtbare Vejrforhold. *Anvil Point*: 50° 35' N. 1° 57' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/440³⁵/903³⁸/1046 og 54/1411 og 1430-København 1915.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1538. Spanien. Alboran. Fyr forandret.

(¹AVIS aux Navigateurs" Nr. 312/1664. Paris 1915.)

Det hvide, faste Fyr paa Øen *Alboran* er forandret til et hvidt Fyr med 3 Formørkelser (To-Formørkelser og En-Formørkelser) hver 20 s, Lys 6 $\frac{1}{2}$ s, Mørke 1 $\frac{1}{2}$ s, Lys 1 $\frac{1}{2}$ s, Mørke 1 $\frac{1}{2}$ s, Lys 6 $\frac{1}{2}$ s, Mørke 1 $\frac{1}{2}$ s. Lysevne: 23 Sm. I øvrigt uforandret. 35° 56' 15" N. 3° 01' 59" W.

1539. Italien W.-Kyst. Golfo di Policastro. Sapri. Pisacane Fyr tændt.

(¹Avvisi ai Naviganti" Nr. 301/547. Genova 1915.)

Paa *Punta del Fortino* paa venstre Side af Indløbet til *Sapri Bugt*, c. 1520 m 329° (m. isv. N.W. t. N. 7/8 N.) fra Taarnet paa Kap *Bianco* er tændt et ubevogtet Fyr, kaldet *Pisacane*. Fyret er et hvidt Lynfyr, der viser To-Lyn hver 7 s, Lyn 0 $\frac{1}{2}$ s, Mørke 1 s, Lyn 0 $\frac{1}{2}$ s, Mørke 5 s. Flammens Højde: 14 m. Synsvinde: 12 Sm. Fyret er synligt i Pejlinger fra 223° gennem 0° til 83 $\frac{1}{2}$ °. 40° 04' 10" N. 15° 37' 10" E. (*ital.* Kort Nr. 133).

1540. Italien W.-Kyst. Giglio. Belysning forandret.

(¹Nachrichten für Seefahrer" Nr. 63/2312. Berlin 1915.)

Havnemølen ved *Giglio* er forlængt c. 30 m. Det røde Fyr med Formørkelser er flyttet til det ny Mølehoved. Den røde Tønde og Fartøjet, som viste hvidt, fast Lys, der læg ud for Mølen, er inddragne. 42° 21 $\frac{1}{2}$ ' N. 10° 55 $\frac{1}{2}$ ' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 38/1449³⁸. København 1913.)

1541. Sicilien N. Eoliske Øer. Isola Vulcano. Fyr forandret.

(¹Avvisi ai Naviganti" Nr. 297/543. Genova 1915.)

Fyret paa S.-Pynten af *Isola Vulcano* viser nu hvidt Et-Blink hver 20 s, Blink 1 $\frac{1}{2}$ s, Mørke 18 $\frac{3}{8}$ s. I øvrigt uforandret. 38° 22' 02" N. 14° 59' 45" E.

1542. Pelagiske Øer. Lampedusa. Fyr forandret.

(¹Avvisi ai Naviganti" Nr. 297/544. Genova 1915.)

Fyret paa NE.-Pynten af *Lampedusa* er forandret til et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 5 s, Lyn 0 $\frac{1}{2}$ s, Mørke 4 $\frac{1}{2}$ s. Lysevne: 19 Sm. 35° 30' 56" N. 12° 37' 53" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 42/1117⁴². København 1915.)

1543. Bulgarien S.-Kyst. Dedagatsch. Besejling.

(¹Nachrichten für Seefahrer" Nr. 65/2433. Berlin 1915.)

Skibe til *Dedagatsch* skal tage Lods og vente Lodsens Komme paa Linien fra *Dedagatsch Fyr* til den E.-lige Del af *Øen Samohradi*, 3 $\frac{1}{2}$ Sm fra Land, paa 40° 46' 25" N. 25° 52' 20" E. Det er kun tilladt at løbe ind i Havnen mellem Solopgang og Solnedgang. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 54/1422⁵⁴. København 1915.)

(¹Bericht aan Zeevarenden" Nr. 199/1819. 's-Gravenhage 1915.)
Det er forbudt at komme ind i det Farvand, som ligger inden for Linien gennem følgende 4 Punkter: 1) *N. Knock Tønde*. 2) *Long Sand Head Tønde*. 3) Punktet paa 51° 51' N. 1° 45' E. 4) Punktet paa 51° 42' N. 1° 45' E.

1566. Skotland. Arbroath. Vrag.

(¹Notice to Mariners" Nr. 1150. London 1915.)

Vraget af et Sejlskib ligger paa c. 56° 34 $\frac{1}{4}$ ' N. 2° 30 $\frac{1}{4}$ ' W. Vragets Plads er kun meget cmfrentlig.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1567. Frankrig. Goulet de Brest. La Parquette. Fyr ødelagt.

(¹AVIS aux Navigateurs" Nr. 313/1669. Paris 1915.)

La Parquette Fyr er ødelagt af Søen. Rummerne er c. 2 m over Vandet. 48° 15' 57" N. 4° 44' 18" W.

1568. Portugal. Douro. Lystænders Belægenhed.

(¹Nachrichten für Seefahrer" Nr. 63/2435. Berlin 1915.)

Den røde Lystønde 2 ligger 260 m SE. (ikke som opgivet SW.) for Lystønde 1 ved *Arrivadouras* Grund. Belægenheden af Lystønderne 3, 4, 5 og 6 skal rettes i Overensstemmelse hermed. Lystønde 1: c. 41° 08' N. 8° 39' W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 53/1445⁵³. København 1915.)

1569. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Hampshire. Portsmouth. Pumpkin Island. Fyr tændes.

(¹Notice to Mariners" Nr. 45/3285. Washington 1915.)

Omtrent den 3die Januar 1916 tændes et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 3 s, paa Revet, som strækker sig W. efter fra *Pumpkin Island*. 43° 04' 50" N. 70° 44' 49" W.

1570. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sund. Grund tiltaget.

(¹Notice to Mariners" Nr. 45/3288. Washington 1915.)

Grunden i det E.-lige Indløb, SE. for *Three Fathom Spot Tønde 3 A*, er tiltaget c. 460 m NE. efter. E.-lige Indløb: 41° 36' N. 69° 53' W.

1571. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. New Haven. Vrag borttaget.

(¹Notice to Mariners" Nr. 45/3290. Washington 1915.)

Vraget af Skonnerten *Brownstone* er borttaget og Afmærkningen inddraget. 41° 12 $\frac{1}{2}$ ' N. 72° 57 $\frac{1}{4}$ ' W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 57/1497⁵⁷. København 1915.)

1572. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. East River. Grunde.

(¹Notice to Mariners" Nr. 45/3292. Washington 1915.)

Grunde med Dybder fra 5 til 7 $\frac{1}{2}$ m er fundne i Afstande fra 270 m til 550 m i Retninger mellem E. gennem S. til SW. fra *Oak Bluff Fyr*, der ligger paa c. 40° 48' N. 73° 54' W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 58/1524⁵⁸. København 1915.)

1573. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Opmaalingsstønder inddraget.

(¹Notice to Mariners" Nr. 45/3294. Washington 1915.)

Fløjte-tønderne og Klokketønderne, der til Opmaalingsbrug var udlagte mellem 39° 36 $\frac{1}{2}$ ' N. 73° 54' W. og 39° 48' N. 73° 50 $\frac{1}{2}$ ' W., er inddragne. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 54/1421⁵⁴. København 1915.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1557. Danmark. Kattegat. Anholt Fyr WNW. Vrag.
En Skonnert er sunket i c. 9 $\frac{1}{2}$ m Vand 2 Sm WNW. for Anholt Fyr. Mastetoppene er over Vandet. Anholt Fyr: 56° 44' 16" N. 11° 39' 15" E.
1558. Sverrig. Kattegat. Store-Middelgrund. Vinterafmærkning.
(„Underrättelser for Søfarende“ Nr. 47, Side 322. Stockholm 1915.)
Naar Isforholdene gør det nødvendigt, ombyttes Lystønden ved Store-Middelgrund med en sort Stage med hvidt Bælte. 56° 33' 35" N. 12° 07' 15" E.
1559. Sverrig. Kattegat. Varberg. Fyr tændt.
(„Underrättelser for Søfarende“ Nr. 48, Side 228. Stockholm 1915.)
Varberg Fyr holdes tændt indtil videre. 57° 06' 26" N. 12° 13' 20" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 58/1508. København 1915.)
1560. Norge. Skagerrak. Kristianiafjord. Afmærkning.
(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/427. Kristiania 1915.)
A. Følgende Skær er afmærkede med Jernstænger:
1) Landøstuen SW-ligste netop overflydte Skær. 59° 51' 14" N. 10° 30' 40" E.
2) Et ikke kortlagt Skær med 0,5 m Vand c. 200 m NE. t. E. for det under 1 nævnte Skær.
3) Knollen netop overflydte Skær. 59° 51' 10" N. 10° 31' 18" E.
4) Et Skær med 1 m Vand c. 100 m E. t. N. for Midtskjær. Midtskjær: 59° 51' 04" N. 10° 30' 58" E.
5) Et Skær med 1,5 m Vand c. 120 m S. t. E. for Midtskjær.
6) Østre Vasholmsflu 0,3 m Skær. 59° 52' 30" N. 10° 38' 00" E.
B. De flydende Stager paa efternævnte Grunde er ombyttede med Jernstænger:
1) Mikkeltrabben 2 m Skær. 59° 51' 10" N. 10° 34' 42" E.
2) Hareholmrabben 0,3 m Skær. 59° 51' 22" N. 10° 34' 03" E.
3) Borrenaget netop overflydte Skær. 59° 52' 20" N. 10° 33' 27" E.
4) Krøkholmsflu 0,7 m Skær. 59° 51' 57" N. 10° 36' 17" E.
5) Koltseflu netop overflydte Skær. 59° 52' 52" N. 10° 35' 55" E.
6) Gjeitesteinen netop overflydte Skær. 59° 52' 52" N. 10° 38' 30" E.
1561. Nordsøen. Noordwijk W. Vrag.
(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 199/1817. 's-Gravenhage 1915.)
En Vragstump er observeret c. 2 m over Vandet paa c. 52° 16' N. 4° 17' E.
Det er sandsynligvis Masten af et drivende sunket Vrag.
1562. Norge. Helgeland. Mindland W. Grund rapporteret.
(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/428. Kristiania 1915.)
En Jagt er grundstødt paa et ikke kortlagt Skær imellem Mindland og Mindværrel. Skæret skal ligge c. 400 m SSE. for Breigrundskjær Varde. Stedet vil blive nærmere undersøgt. Breigrundskjærne: 65° 45 $\frac{1}{4}$ ' N. 12° 22 $\frac{1}{2}$ ' E.
1563. Norge. Nordmøre. Kristiansund E. Solemsundet. Grund.
(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/986. Kristiania 1915.)
Et Skær med 0,6 m Vand er fundet c. 200 m 136° (misv. SE. t. S. $\frac{1}{4}$ S.) fra Jernstangen paa Søterfuen i Solemsundet. Søterfuen: 63° 10' N. 8° 11' $\frac{3}{4}$ E.
1564. Danmark. Fæng. Sønderho. Baake nedlagt.
Sønderho W.-Baake er nedlagt. 55° 20' (30") N. 8° 27' (30") E.
(Kort Nr. 245 og 255. Danske Lods Side 88, 92 og 93. Søm.Fort. Side 17.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 54/1404. København 1915.)

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 Dampskibetsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerikas E.-kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azorske Hav. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugenlig.

Længden angives fra Greenwich Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, snarfmt 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 mlvlsende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1544. Danmark. Møen Fyr S. Vrag.
Efter Forlydende er Galeasen Frida sunket i c. 15 m Vand godt 1 Sm S. for Møen Fyr. Møen Fyr: 54° 56' 47" N. 12° 32' 39" E.
1545. Sverrig. Blekinge og Skaane. Vinterafmærkning.
(„Underrättelser for Søfarende“ Nr. 47, Side 321. Stockholm 1915.)
Naar Isforholdene gør det nødvendigt, foretages følgende Forandringer ved Afmærkning: 1) Klotet Klokketønde ombyttes med en Stage med 2 opadvendte Koste. 56° 00' 00" N. 15° 48' 20" E. 2) Esten Lystønde inddrages. 56° 03' 42" N. 15° 34' 40" E. 3) Klokketønden paa 56° 03' 50" N. 15° 34' 40" E. inddrages. 4) Den sorte Tønde med Kurvefletning og 2 sorte Balloner paa 56° 06' 35" N. 15° 34' 40" E. ombyttes med en sort Stage med 2 sorte Balloner. 5) Den røde Tønde med Kurvefletning og 1 rød Ballon over 1 nedadvendt Kost paa 56° 06' 35" N. 15° 34' 55" E. ombyttes med en rød Stage med 1 Ballon over 1 nedadvendt Kost. 6) Den sorte Tønde med 1 sort Ballon paa 56° 07' 41" N. 15° 27' 36" E. ombyttes med en Stage. 7) Dunsö Nabb Lystønde ombyttes med en rød Stage med 1 opadvendt Kost. 56° 09' 07" N. 15° 14' 40" E. 8) Åhus ydre og indre Lystønder og Åhus Klokketønde ombyttes med Stager. c. 55° 55 $\frac{1}{2}$ ' N. 14° 23' E. 9) Ystad-Rev Lystønde inddrages. 55° 24' 38" N. 13° 49' 15" E. 10) De tre Lystønder ved Rendten til Trelleborg inddrages, og Klokketønden ombyttes med en rød Stage med Ballon. c. 55° 21' N. 13° 09' E.
1546. Sverrig. Gotland. Vinterafmærkning.
(„Underrättelser for Søfarende“ Nr. 47, Side 319. Stockholm 1915.)
Naar Isforholdene gør det nødvendigt, foretages følgende Forandringer ved Afmærkning: 1) Den sorte Vager med Ballon ved HangrunDET ombyttes med en Stage. 57° 54' 35" N. 19° 02' 05" E. 2) Den røde Vager med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon ved Landsnäskullegrund ombyttes med en Stage med Kost. 57° 54' 30" N. 19° 02' 17" E. 3) Britterna Klokketønde ombyttes med en sort Stage med hvidt Bælte. 57° 27' 48" N. 19° 02' 56" E. 4) Den sorte Vager med Ballon ved Skrikgrund ombyttes med en Stage. 57° 10' 22" N. 18° 32' 53" E. 5) Den røde Vager med 1 opadvendt Kost over 2 Balloner ved Klockarorden ombyttes med en Stage med Kost. 57° 10' 24" N. 18° 32' 25" E. 6) Den røde Vager med 1 nedadvendt Kost over 1 Ballon ved Ytterholmsrevet ombyttes med en Stage med 1 nedadvendt Kost. 57° 06' 58" N. 18° 28' 32" E. 7) Espebrieten sorte Vager med hvidt Bælte og 1 Ballon ombyttes med en Stage. 57°

00' 21" N. 18° 28' 20" E. 8) *Lys*- og *riagtetvænden* ved *Hooborgs-Rev* ombyttes med en *Stage* med *Kost*. 56° 51' 30" N. 18° 07' 30" E. 9) *Remmarsgrundet* røde *Vager* med 1 opadvendt *Kost* over 1 *Ballon* ombyttes med en *Stage* med *Kost*. 57° 23' 05" N. 18° 10' 20" E.

1547. Sverrig. Gotland W.-Kyst. Valar. Fyr forandres.

(⁴Underrettelser for sjöfarande" Nr. 48/861. Stockholm 1915.)

I Løbet af 1916 vil *Valar* Fyr blive forandret til at vise *Lys* med To-Formærkelser hver 8s. og ikke som tidligere opglyvet. I øvrigt uforandret. 57° 01' 50" N. 18° 13' 09" E.

(Kort Nr. 205 og 206.)

(Se „Efterretninger for Søfartende“ Nr. 40/1088. København 1915.)

1548. Sverrig. Södermanland. Östergötland og Småland. Vinterafmærkning.

(⁴Underrettelser for sjöfarande" Nr. 47, Side 319. Stockholm 1915.)

Naar Isforholdene gør det nødvendigt, foretages følgende Forandringer ved Afmærkningen: 1) Topbetegnelsen borttages paa *Prikken* ved *Simonåde*. 58° 43' 48" N. 17° 20' 20" E. 2) Topbetegnelsen borttages paa *Prikken* ved *Kiteläggrundet*. 58° 42' 58" N. 17° 18' 16" E. 3) Fædønden ved *Ornkubshälls Södra* Grund ombyttes med en *Stage* med 1 *Kost*. 53° 43' 02" N. 17° 17' 01" E. 4) *Fläskö Norra* *Lystønde* ombyttes med en *Stage* og *Fläskö Södra* *Lystønde* med en *Stage* med *Kost*. e. 58° 35' N. 16° 51' E. 5) *Anholmen* *Lystønde* ombyttes med en *Stage* med 1 *Kost*. 58° 32' 36" N. 16° 52' 50" E. 6) *Gränsösten* *Lystønde* ombyttes med en *Stage*. 58° 30' 58" N. 16° 54' 03" E. 7) Topbetegnelsen borttages paa *Prikken* ved *Kuggvikskärsgrund*. 58° 29' 03" N. 16° 58' 30" E. 8) *Rimö* *Flaggrund* *Lystønde* ombyttes med en *Stage* med *Kost*. 58° 25' 43" N. 16° 47' 40" E. 9) Topbetegnelsen paa *Prikken* ved *Boskapskladsgrund* borttages. 58° 19' 45" N. 16° 58' 50" E. 10) Den pyramideformede Topbetegnelse paa *Södra Gropfjändsgrundet* røde *Pyramideprick* med 1 opadvendt *Kost* borttages. 58° 14' 31" N. 16° 54' 00" E. 11) *Södra Epskärsgrundet* *Lystønde* ombyttes med en *Stage* med *Kost*. 58° 14' 05" N. 16° 54' 10" E. 12) Den pyramideformede Topbetegnelse paa *Östra Portgrundet* røde *Pyramideprick* med 1 opadvendt *Kost* borttages. 58° 07' 32" N. 16° 50' 52" E. 13) *Källskärsgrundet* *Pyramideprick* ombyttes med en *Stage* med *Kost*. 58° 03' 27" N. 16° 49' 20" E. 14) Den pyramideformede Topbetegnelse paa *Gräskärsällem* røde *Pyramideprick* med 1 opadvendt *Kost* borttages. 57° 54' 43" N. 16° 43' 50" E. 15) Den pyramideformede Topbetegnelse paa *Fögersundsgrundet* røde *Pyramideprick* med 1 opadvendt *Kost* borttages. 57° 50' 54" N. 16° 47' 20" E. 16) Den pyramideformede Topbetegnelse paa *Mjölkladsgrundet* røde *Pyramideprick* med 1 opadvendt *Kost* borttages. 57° 53' 30" N. 16° 49' 00" E. 17) Topbetegnelsen borttages paa *Prikken* ved *Lilla Lucernagrundet*. 57° 45' 05" N. 16° 41' 11" E. 18) Topbetegnelsen borttages paa *Prikken* ved *Kräkhällsgrundet*. 57° 30' 37" N. 16° 44' 36" E. 19) *Olands Norra Grund* *Lystønde* indtages. 57° 28' 52" N. 17° 09' 30" E. 20) *Hatten* *Klokketønde* indtages. 56° 46' 15" N. 16° 30' 07" E. 21) *Lystønderne* ved *Kalmarsunds Diögråna* ombyttes med sorte *Stager* paa *W.*-*Siden* af *Renden* og med *Stager* med *Kost* paa *E.*-*Siden*. 22) *Östra Omböjningen* *Pyramideprick* ombyttes med en *Stage* med *Kost*. 56° 39' 43" N. 16° 23' 05" E. 23) *Trådårsdgrundet* *Lystønde* indtages. 56° 37' 41" N. 16° 21' 46" E. 24) *Ylve Slængrund* *Lystønde* indtages. 56° 09' 27" N. 16° 02' 12" E.

Uden for og ved *Idö*, *Oskarshamn* og *Bergvora* borttages *Ballonerne* paa *Prikkene*, naar der kommer *Driv-Is*.

1549. Sverrig. Södermanland Skærgaard. Sjöfö. Afmærkning.

(⁴Underrettelser for sjöfarande" Nr. 46/860. Stockholm 1915.)

Ved *Sjöfö* vil snarest mulig blive udsat følgende midlertidige Sømærker: 1) En *Stage* med *Kost* paa 58° 46' 47" N. 17° 27' 45" E. 2) En *Stage* paa 58° 47' 02" N. 17° 28' 13" E. 3) En *Stage* med *Kost* paa 58° 46' 23" N. 17° 29' 22" E.

1550. Sverrig. Stockholm og Södermanland Skærgaard. Vinterafmærkning.

(⁴Underrettelser for sjöfarande" Nr. 47, Side 318. Stockholm 1915.)

Naar Isforholdene gør det nødvendigt, foretages følgende Forandringer ved Afmærkningen: 1) *Tønden* ved *Mjösa Knall* ombyttes med en *Stage* med *Kost*. 59° 24' 15" N. 18° 50' 30" E. 2) *Söderynuden* *Klokketønde* ombyttes med en rød *Vager* med

1 opadvendt *Kost* over 1 *Ballon*. 59° 19' 07" N. 18° 03' 10" E. 3) *Stabaan* *Riagtetvænde* ombyttes med en sort *Vager* med 1 *Ballon*. 59° 14' 22" N. 19° 00' 12" E. 4) *Revenegrundet* *Lystønde* indtages. 59° 15' 11" N. 19° 01' 10" E. 5) *Lystønden* i *Sandhamnsundet* ombyttes med en *Stage*. 59° 17' 27" N. 18° 55' 07" E. 6) *Tønden* ved *Ragholmsrevet* ombyttes med en *Stage*. 59° 07' 28" N. 18° 24' 28" E. 7) *Åspökgrundet* *Pyramidetønde* ombyttes med en *Stage*. 58° 52' 53" N. 17° 41' 37" E. 8) *Korsnäsgrundet* *Lystønde* ombyttes med en *Stage* med *Kost*. 58° 51' 05" N. 17° 35' 55" E. 9) *Ålqubsgrundet* *Lystønde* ombyttes med en *Stage*. 58° 50' 36" N. 17° 35' 19" E. 10) *Gurungsgrundet* *Pyramidetønde* ombyttes med en *Stage*. 58° 47' 12" N. 17° 32' 00" E. 11) *Rödskärsgrundet* *Pyramidetønde* ombyttes med en *Stage*. 58° 46' 00" N. 17° 27' 05" E. 12) *Stendörsuddgrundet* *Tønde* ombyttes med en *Stage*. 58° 44' 48" N. 17° 24' 15" E. 13) *Västra Stendörren* *Lystønde* ombyttes med en *Stage*. 58° 44' 40" N. 17° 24' 04" E. 14) *Östra Kråkgrundet* *Pyramidetønde* ombyttes med en *Stage*. 58° 44' 35" N. 17° 21' 25" E.

1551. Sverrig. Bottniske Bugt. Gävle. Vinterafmærkning.

(⁴Underrettelser for sjöfarande" Nr. 47, Side 318. Stockholm 1915.)

Naar Isforholdene gør det nødvendigt, foretages følgende Forandringer ved Afmærkningen: 1) *Herr Elofs Grund* *Lystønde* ombyttes med en *Stage* med *Kost*. 2) *Lystønderne* inden for *Gävle* *Havns Omraade* ombyttes med *Stager* med *Kost* og med *Stager*. 3) *Herösgrundet* *Lystønde* indtages. 60° 42' 45" N. 17° 16' 55" E.

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

1552. Danmark. Sundet. Skovshoved Havn N. Vrag.

2 *Pramme* er sunket c. 400 m fra *Land* mellem *Skovshoved* *Havn* og *Hvidøre* *Pynt*. *Skovshoved* *Havn*: 55° 45' 1/2" N. 12° 36' 1/4" E.

1553. Danmark. Sundet. Saltholm. Sømærker ikke paa Plads.

Den sorte *Spidstønde* med 1 *Ballon*, *Saltholm E.*, 55° 36' (25") N. 12° 52' (05") E., den sorte *Spidstønde* med 2 *Balloner*, *Søndre-Flint*, 55° 35' (25") N. 12° 50' (15") E., og den sorte *Spidstønde*, som var udlagt paa *Pladsen* for *Lystønden* *Søndre-Flint SE*, 55° 35' (11") N. 12° 50' (05") E., er ikke paa *Plads*; de vil snarest atter blive udlagte.

1554. Sverrig. Sundet. Vinterafmærkning.

(⁴Underrettelser for sjöfarande" Nr. 47, Side 321. Stockholm 1915.)

Naar Isforholdene gør det nødvendigt, foretages følgende Forandringer ved Afmærkningen: 1) De 2 *Lystønder* og *Klokketønden* ved *Indløbsrenden* til *Malmö* indtages 2) *Pinkalan* *Lystønde* indtages. 55° 45' 16" N. 12° 51' 54" E. 3) *Västerflacket* *Lystønde* indtages. 55° 50' 45" N. 12° 45' 52" E. 4) *Larvdraben* *Klokketønde* indtages. 55° 51' 45" N. 12° 45' 45" E. 5) *Pilkaken* *Lystønde* indtages. 55° 52' 42" N. 12° 47' 20" E. 6) *Norra Haken* *Lystønde* indtages. 55° 52' 14" N. 12° 47' 42" E. 7) *Kullagunnarstorpsgrundet* *Klokketønde* ombyttes med en rød *Stage* med 1 rød *Ballon* over 1 nedadvendt *Kost*. 56° 06' 14" N. 12° 35' 59" E.

1555. Danmark. Smålands-Farvandet. Stubbekjøbing W. Vrag.

Fartøjet Haabet er sunket 800 m fra *Land* mellem *Stubbekjøbing* og *Sodse-Gab*. *Master* rager op over *Vander*. *Vraget* vil blive undersøgt og eventuelt afmærket. *Stubbekjøbing* *Havn*: 54° 53' 1/2" N. 12° 03' E.

1556. Danmark. Store-Bælt. Reersø. Fiskerihavn aabnet. Fyr tændt.

Reersø *Fiskerihavn* er fuldført. *Dybden* i *Havnen* er 2,5 à 3,8 m, i *Havneumningen* 3,8 m. Paa *S.*-*Molens* *Hoved* brænder et godt, fast *Fyr*, der er synligt i *Pejlinger* fra 202 1/2 gennem 0° til 22 1/2°. *Flammens* *Højde*: 4,5 m. *Fyrrøel*. *Brændetid*: 1ste *September*—30te *April*. 55° 31' (00") N. 11° 07' (30") E. (Kort Nr. 156, 160, 220 og 251. Danske Lods Side 333. Havne-Lods Side 141. Fyr-Fort Nr. 268 A.)

Uddrag af Notices to Mariners.

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

No. 1094. Korea, West Coast. Ping Yang Inlet—Light-Buoy established. Position. At the northern end of the shoal extending north-eastward from the northern extremity of Cho do, in the position formerly occupied by the red and white horizontally striped conical buoy, surmounted by two triangles, which it replaces. Lat. $38^{\circ} 37\frac{3}{4}'$ N., long. $124^{\circ} 53\frac{3}{4}'$ E. Description. A conical light-buoy with framework superstructure, painted in red and white horizontal bands, exhibiting a flashing white light every three seconds. Remarks. The light-buoy will be withdrawn annually, during the winter months, whilst the inlet is frozen over. (Notice No. 1094 of 1915, dated 15th November.)

Charts affected. No. 1656, Ping Yang inlet. No. 1257, Approaches to Ping Yang inlet and Yalu kiang. No. 1256, Gulfs of Pe chili and Liau tung. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 583.

No. 1101. India, West Coast—Malabar Coast, Travancore. Alleppi Road—Buoys withdrawn. (a) Position. At a distance of about $1\frac{1}{10}$ miles, westward, from the lighthouse. Alleppi lighthouse, lat. $9^{\circ} 30'$ N., long. $76^{\circ} 19\frac{3}{4}'$ E. Description. A red conical buoy, with staff. (b) Position. At a distance of about $1\frac{1}{10}$ miles, south-westward, from the lighthouse. Description. A black conical buoy, with staff and ball. Remarks. The note on the plan of Alleppi road, with reference to these buoys, is to be expunged. (Notice No. 1101 of 1915, dated 16th November.)

Chart affected. No. 750, Malabar coast from $9^{\circ} 53'$ to $8^{\circ} 40'$ N. latitude, with plan. Publication. W.C. India Pilot, 1909, pages 124, 125.

No. 1103. Japan—Yezo, South Coast. Hakodate ko—Light-and-Bell-Buoy with Siren established in place of Light-Vessel. Position. At a distance of about 9 cables, northward, from Benten zaki, in the position formerly occupied by the light-vessel which it replaces. Lat. $41^{\circ} 47\frac{1}{2}'$ N., long. $140^{\circ} 41\frac{3}{4}'$ E. Description. A red cylindrical light-and-bell-buoy with a siren, surmounted by a framework superstructure, exhibiting a flashing white light every three seconds. Remarks. The bell is worked by the motion of the buoy on the waves, and the siren is automatically sounded by compressed air. (Notice No. 1103 of 1915, dated 16th November.)

Charts affected. No. 2672, Hakodate ko. No. 2441, Tsugaru strait. No. 3409, Ishinomaki wan and Sakata ko to Tsugaru kaikyo. No. 452, Yezo island. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 2093. Japan Pilot, 1914, pages 679, 680, 681.

No. 1107. Japan—Nippon, East Coast. Kamaishi Harbour—Existence of Rocks. (a) Position. At a distance of $4\frac{1}{10}$ cables, 183° (S. 8° W. Mag.), from the observation spot. Observation spot, lat. $39^{\circ} 16\frac{1}{2}'$ N., long. $141^{\circ} 54\frac{3}{4}'$ E. Description. A rock, 10 feet high, known as „Yurako jima“. Remarks. Foul ground extends for a distance of about 60 yards, eastward, from the above rock. (b) Position. At a distance of $5\frac{1}{2}$ cables, 169° (S. 6° E. Mag.), from the observation spot. Description. A rock, 8 feet high, known as „Taigo jima“. Variation. 5° W. (Notice No. 1107 of 1915, dated 18th November.)

Chart affected. No. 208, Plan of Kamaishi harbour. Publication. Japan Pilot, 1914, page 247.

ordinært gunstigt Tegn, men den er dog i hvert Fald Bevis for, at Kjøbenhavn er i Stand til som Trafikplads at drage sin Part til sig af de Fordele, som Konjunkturerne tillyder.

I Løbet af de sidste 20 Aar, fra 1894 til 1914, er den københavnske Dampskibsflaade omtrent blevet firedoblet, idet den er steget fra 102.000 til 394.000 Netto Reg.-Tons (britisk Rule). — I Sammenligning hermed er Sejlskibsflaaden ubetydelig, nemlig 18,800 Reg.-Tons i 1894 og 14,000 Reg.-Tons i 1914; heraf faldt tilmed en betydelig Andel paa Læglere og forskellige andre Fartøjer, der ikke gør Tjeneste i den egentlige Sejlskibsfart.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge har der i de fleste Retninger fundet yderligere Opgang Sted i Fragtraterne, og Markedet ligger stadig meget fast overall. Begæret efter Tonnage er meget stort, medens paa den anden Side Udbudet af Tonnage er ret limiteret, og Rederne er overordentlig stramme i deres Fordringer. For Korn fra Northern Range til Skandinavien betales nu omkring Kr. $17\frac{1}{2}$ pr. Januar, og for Oljekager er der sluttet til Kr. 78 paa Netto Charter fra Savannah Range til Danmark. Kr. 84—85 fra Golfen. For Mel etc. fra New York til fransk Atlanterhavshavn kan faas \$ 20 paa Netto Charter. Fra Nordstaterne til Vestitalien er betalt 19/6 for Korn pr. December—Januar, 16/ til fransk Atlanterhavshavn; for fuld Havreladning er betalt 14/ til Marseille eller Cete. Fra River Plate (not above San Lorenzo) er Raten 90/ til U. K., 92/6 fransk Atlanterhavshavn, 110/ Skandinavien. Kulfrakterne ligger temmelig uforandret paa Basis af Kr. 18—19 Østkysten/Danmark, 27/ Rouen, 37/6 Bordeaux, 32/6 Gibraltar, 42/6 Barcelona, 62/6 Genua el-

ler Savona, 32/ Atlanterhavssøerne. Fra Cardiff eller Newport er betalt 29/ Lissabon, Frcs. 41—42 Bordeaux, 64 Marseille, 52/6 Port Said, 40/ Buenos Aires.

(Skrevet den 8. December 1915.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge Vest paa. er der færre Laster i Markedet fra Vestsverig og Østnorge af skaaren Last, medens der fremdeles er rigelig med Propplaster til uforandrede Rater. Østersøen er opgivet for Besejling paa Grund af Vinteren, saa Sejlads paa disse Farvande er indskrænket, men der er kun ganske enkelte fragtledige Skibe fremme, idet de fleste bliver oplagt efter endte Rejser.

Returfragter Vest fra ligger fast og for flere Retninger med lidt højere Rater. Kullaster fra Østbritten til Danmark—Østnorge og Vestsverig 18 à 21 Kr. pr. Ton. Clay fra Cornwall til samme Havne 24 à 30 Kr. og til Middelhavet 40 à 42/6 pr. Ton, ligesom Sallaster fra Middelhavet og Portugal til Vestfrankrig, England og Skandinavien indrømmer et Tillæg i Raterne, saa der er god Anvendelse for en Del Sejlere i denne Fart.

Angaaende de mindre Skibe er Tyskland ikke undergaaet nogen Forandring til det bedre i den forløbne Uge: Raterne er de samme, i hvert Fald ikke nedadgaaende, men det er sparsomt med Tilbud af Laster. Norge er stadig stillestaaende, og for Islaster til Kjøbenhavn er kun opnaaet Kr. $5\frac{1}{4}$. Sverig ligger ogsaa meget stille; af Trælaster noteredes fra Vesterviks Distrikt til Kjøbenhavn 14 Øre og der sluttedes til Aalborg 15 Øre. Danmark er fra Provinserne vedblivende fast: der sluttedes for Hvede til Aalborg direkte 6 Kr. og der søges endnu en Del Tonnage baade for Hvede og særlig for Byg. Kjøbenhavn har været ret god, og der er sluttet nærmest til lidt højere Rater, saaledes for Hvede til Odense,

Svendborg. Vejle 4½ Kr., Byg til Aarhus 5 Kr.: Aalborg 5½ Kr., Bomuldsfrøkager til Rønne 5¾, à 6 Kr.; Øst-atter Hvededamper, fra hvilken der kan ventes nogle Omladninger; desuden søges der endnu mere Tonnage for Byg til jyske Havne og Bomuldsfrøkager til Bornholm. Udsigterne synes saaledes at tegne ret godt.

Fra Sø og Land.

Dansk Sømand død i Udlandet. I Følge Indberetning til Udenrigsministeriet fra den danske Konsul i Newcastle o/T. er en danske Sømand, Steward Louis J. Goldenbrown (Gyldenkrone?), der var født i Kjøbenhavn i 1857 formentlig omkommet ved Drukning den 14. Februar d. A. under Forhyringen med Dampskibet »Wavelet« af West Hartlepool. Personer, der maatte kunne meddele nærmere Oplysninger om den paagældendes Slægt eller Hjemsted, anmodes om at henvende sig skriftlig til Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv 5.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibsselskabet Esbjerg har solgt Damperen »Mercur« til Firmaet Josef Kædman af Göteborg for 220,000 Kr.



Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau
ved CHARLES HVILSOM,

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog.

Send Opgave.

*Tuborg Öl
og Tuborg Mineralvande
kan paa Grund af deres ypperlige
Kvalitet og store Holdbarhed særlig
anbefales til Skibsproviant.*

Tuborgs Depot: Amaliegade 32-34, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, afg. Leith 4/12. — Alexandra, Nielsen, afg. Kristiania 1/12. — Algarve, Borries, ank. Marseille 2/12. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. her 1/12. — Antwerpen, Mikkelsen, ank. her 6/12. — Arkansas, Egeuse, ank. Stornoway 25/11. — Arno, Løpper, ank. her 5/12. — Aurora, Sonne, ank. Dover 5/12. — B. Sjernblad, Sørensen, ank. Oporto 26/11. — Beira, Mortensen, ank. her 27/11. — California, Petersen, ank. Philadelphia 2/12. — Charkow, Soeberg, pass. Dover 5/12. — Christian IX, Madsen, afg. Newcastle 3/12. — Dagmar, Müller, afg. Deal 15/11. — Dania, Peronard, ank. Sundswall 6/12. — Ebro, Lunge, afg. herfra 25/11. — Florida, Ørsted, ank. Greenock 3/11. — Frederik VIII, Thomsen, ank. New York 4/12. — Garonne, Kromann, ank. Lissabon 5/12. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 25/11. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, ank. her 29/11. — Kasan, Rasmussen, ank. Swansea 2/12. — Kentucky, Svane, ank. her 3/12. — Kiew, Tønnesen, afg. her 6/12. — Louise, Svann, afg. Newcastle 4/12. — Louisiana, Jønsen, ank. New York 4/12. — L. P. Holmblad, Mühlhoff, pass. St. Vincent 25/11. — Minsk, Gommesen, pass. Sagress 2/12. — Morsø, Nellesmann, afg. Oporto 28/11.

— Moskow, Jacobsen, ank. Santos 26/11. — O. B. Suhr, Pedersen, ank. London 22/11. — Omsk, Kylesbeck, pass. Sagress 2/12. — Oscar 11, Hempel, afg. New York 4/12. — Pennsylvania, Lissner, ank. Grimsby 3/12. — Perm, Tramp, afg. Alicante 5/12. — Pregel, Iversen, afg. Newcastle 2/12. — Romy, Bogvad, afg. Neapel 27/11. — Saga, Hansen, ank. her 30/11. — Skalholt, Sundvig, ank. her 5/12. — Texas, Clauson Kuas, ank. New York 2/12. — Tiber, Pape, pass. Peniche 4/12. — Tomsk, Wiberg, ank. Kirkwall 2/12. — Tula, Therkildsen, pass. Dungeness 29/11. — United States, Gøtsche, ank. her 1/12. — Viking, Gjerløf, ank. her 6/12. — Bark Viking, Buntzen, afg. Falmouth 30/11. — Virginia, Fischer, afg. Newcastle 3/12.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Skagen 3/12. — Amalienborg afg. Dartmouth 4/12. — Bratningsborg ank. Porto Ferrario 4/12. — Borglum ank. New York 24/11. — Dansborg ank. Malmø 29/11. — Elsborg ank. Kjøbenhavn 22/11. — Flynderborg ank. Burntisland 29/11. — Guldborg ank. Garston 27/11. — Gurte afg. Helsingør 5/12. — Hammerhus afg. Coronel 2/11. — Harrildsborg ank. Kjøbenhavn 29/11. — Jelling afg. New York 29/11. — Jømsborg ank. Svendborg 3/12. — Jungsboved ank. Buenos Aires 1/12. — Jøgersborg afg. Aalborg 5/12. — Kallundborg ank. Garston 22/11. — Kalo afg. Baltimore 20/11. — Klampenborg ank. Gibraltar 2/12. — Kronborg ank. Buenos Aires 17/11. — Lejre pass. Browhead 20/11. — Næsborg pass. Hirtshals 3/12. — Randelsborg ank. Odense 6/12. — Rosenborg afg. Algier 3/12. — Silkeborg ank. Cardiff 3/12. — Skanderborg afg. Lerwick 5/12. — Skodsborg ank. Manchester 4/11. — Snigerborg ank. Cete 1/12. — Stegelborg afg. Charleston 21/11. — Stjerneborg ank. Rotterdam 4/12. — Tuborg afg. St. Vincent 2/12. — Taarnborg afg. Leith 4/12. — Ulfborg pass. Dungeness 19/11. — Uranienborg pass. Hirtshals 3/12. — Ørkild afg. Cienfuegos 3/12.

Vesterhavet. Nordsoen, Nielsen, ank. Ardrossan 6/12. — Johanne, Mikkelsen, ank. Lundy Island 6/12. — Gerda, Iversen, pass. l'Onessant 5/12. til Hull. — Nora, Møller-Hansen, afg. Hernösand 6/12. til Palma. — Polly, Mathiasen, ank. Søderhamn 6/12. til Rouen. — Thvra, Lund, ank. Hernösand 6/12. — Dorteia, Jessen, ank. Blyth 4/12. — Olga, Christensen, ank. Kjøbenhavn 6/12. — Hebe, Gregersen, afg. Esbjerg 7/12. til Methil. — Marie, Broder-Nielsen, afg. Ardrossan 4/12. til Barcelona. — Valborg, Winslow, afg. Ardrossan 4/12. til Barcelona. — Laura, Thøgersen, ank. Goole 4/12. — Nerma, Madsen, pass. Tore Head 4/12. for Barcelona. — Dagmar, Sørensen, ank. Hargshamn 5/12. — Anna, Jessen, ank. Hartlepool 4/12. — Inger, Jensen, pass. Helsingør 5/12. for Gefle. — Ellen, Hansen, ank. Norrköping 5/12. — Nancy, Pedersen, afg. Dartmouth 3/12. til Pasages. — Bertha, Johansen, afg. Huelva 2/12. til Goole. — Yrsa, Christensen, ank. Goole 2/12. — Carmen, Basse, afg. Piteå 3/12. til West Hartlepool. — Karla, Pedersen, ank. Barcelona 2/12. — Cito, Toft, afg. Frederikshavn 2/12. til Valencia. — Stella, Nielsen, pass. Cabo Carvoeiro 1/12. for London. — Nexos, Jensen, ank. Kollero 1/12.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, ank. Nykjøbing F. 2/12. — Johan Siem, Tannebek, afg. Norre Søndby 5/12. — Harald Klitgaard, Nielsen, afg. Bandholm 5/12. — Russ, Petersen, afg. New Orleans 2/12. — Wiadimir Sawin, Wittenkamp, ank. Korsør 6/12. — Excellence Pleske, Bontrup, ank. Leith 30/11. — Michail Outchoukoff, Nielsen, afg. Kirkwall 4/12. — Generalkonsul Pallisen, Folkenberg, ank. Helsingør 4/12. — Wiadimir Reitz, Olsen, afg. Marseille 3/12. — Helmer March, Christensen, ank. Kirkwall 4/12. — Newwa, Dahl, afg. Newcastle 24/11. — Freja, Harboe, afg. Gibraltar 4/12. — Rota, Christensen, afg. Las Palmas 5/12.

Det østasiatiske Kompagni. Panama afg. Singapore 1/12. udg. — Arabien afg. San Francisco 24/11. hjemg. — Faltstria pass. Magellan 27/11. hjemg. — Indien pass. Port Said 6/12. hjemg. — Annam ank. New York 11/12. udg. — Tongking afg. Suez 5/12. udg. — Bandon ank. Singapore 6/12. udg. — Fionia ank. Aarhus 4/12. hjemg. — Pangan ank. Gravesend 27/11. hjemg. — Natal afg. Dalny 18/11. hjemg. — Columbia afg. Suez 6/12. udg. — Kina ank. Marseille 3/12. hjemg. — Australien afg. Newenest N. S. W. 1/12. hjemg. — Siam pass. Punta Arenas 19/11. hjemg. — Selandia afg. Norre Søndby 4/12. udg. — Jutlandia pass. Magellan 1/12. hjemg. — Chumpon afg. St. Thomas 25/11. udg.

Orient. Delagoa ank. Newcastle o/T. 4/12. udg. — Rhodesia ank. Cape Town 29/11. udg. — St. Croix ank. Buenos Aires 6/12. udg. — Tranquebar pass. Gibraltar 21/11. udg. — Transvaal ank. Coronel 1/12. udg.

Skandia. Redfaxe, Petersen, ank. Søderhamn 1/12. — Gulfaxe, Petersen, ank. Skutskær 1/19. — Skinfaxe, Weichardt, afg. Leith 20/11. til Baltimore. — Rimfaxe, Heide Petersen, afg. Giedser 5/12. til Burntisland.

Heimdal. Helga, Vanben Hansen, afg. Malta 5/12. — Edna, Rathje, ank. Genua 29/11. — Therese, Izard-Pedersen, afg. Valencia 7/12. — Harriet, Larsen, afg. Palermo 24/11. — Dagny, Therkildsen, afg. Tyne Dock 3/12. — Simone, Han-

sen, ank. Oran 5/12. — Jeanne, Olsen, ank. Castellion 7/12. — Vera, Risø, ank. Methil 5/12. — Daisy, Jørgensen, ank. Oran 6/12. — Anine, Leth, ank. Genua 1/12.

Dania. Mary, Clausen, afg. Tynen 24/11. til St. Vincent. — Flora, Lorentzen, afg. Fowey 4/12. til Newport News. — Nolly, Clausen, ank. Burntisland 1/12. — Lilly, Bang, ank. Calais 5/12. — Alexy, Dulu, pass. Landsort 6/12. for Ronen. — Dagny, Sørensen, ank. Norrköping 30/11.

Thurs. Petrine Hansen, Hansen, ank. Aarhus 30/11. — H. A. Hansen, Andreassen, ank. Burntisland 2/12. — Peter Bø, Jørgensen, ank. Nørre Sundby 6/12.

Brix Hansen & Co. Hillerød, Ankersen, ligger i Fleetwood.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Dansted, Clausen, afg. Frederikshavn 3/12. til Methil. — Enigheden, Olsen, afg. Naksø 3/12. til Hull. — Fæja, Petersen, afg. Kjøbenhavn 3/12. til Leith. — Rigsg, Henriksen, ank. Holbæk 3/12.

Orion. Sirius, Møller, afg. Aalborg 3/12. — Orion, Madsen, afg. Ardrossan 3/12. — Vulcan, Christensen, ank. Hernösund 6/12.

Ers. Emanuel, Svane, ank. Aarhus 30/11. — Energi, Jensen, ank. Burntisland Red 30/11.

Sejlskibe.

Svendborg. Garibaldi, Jørgensen, ank. Lissabon 30/11. — Thor, Andersen, ank. Kristiania 1/12. — Phoenix, Jørgensen, ank. Kolding 1/12. — Lauritz, Carlsen, ank. Hasle 1/12. — Flora, Sørensen, ank. La Rochelle 2/12. — C. L. Rasmussen, Hansen, ank. La Rochelle 3/12. — Alma, Hansen, ank. Thuro 4/12. — Zenitha, Brandt, ank. Göteborg 6/12. — Ellen Kirstine, Hansen, ank. Svendborg 6/12. — Criterion, Nielsen, ank. Aalborg 6/12.

Ers. Chr. H. Rasmussen, Petersen, ank. Alicante 29/11. — Nanna, Østermann, ank. Halmstad 30/11. — Bien, Petersen, ank. Gudhjem 29/11. — Karen, Albertsen, ank. Landskrona 29/11. — Mars, Köhler, ank. Oscarshavn 29/11. — Marie, Hansen, ank. Göteborg 29/11. — Bolgen, Friis, ank. Trelleborg 30/11. — Ero, Friis, ank. Middelfart 30/11. — Theodor, Andersen, ank. Horsens 29/11. — K. Hay Petersen, ank. Randers 29/11. — Ceres, Bager, ank. Horsens 30/11. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Halmstad 29/11. — Mariane, Pedersen, ank. Odense 30/11. — Hermod, Petersen, ank. Troon 29/11. — Freden, Christensen, ank. Troon 29/11. — Emanuel, Winther, afg. Swansea 29/11. — Dana, Friis, ank. Travemünde 1/12. — Amor, Jensen, ank. Swansea 30/11. — Niels, Rasmussen, ank. Göteborg 30/11. — Esther er ank. Liverpool. — L. I. Bager, Hansen, ank. Setubal 1/12. — Albertha, Kromann, ank. Havre 1/12. — R. Fabricius, Hansen, afg. St. John 31/11. til Alicante. — H. C. Grube, Svane, ank. Kjøbenhavn 2/12. — Hydra, Christensen, afg. Ayr 1/12. til St. Brieux. — S. L. Weber, ank. Göteborg 2/12. — Agent Petersen, afg. Greenock 3/12. til Lissabon. — Juliane, Christensen, ank. Gibraltar 5/12. — Diana, Hansen, ank. Liverpool 3/12. — Ami, Albertsen, ank. Leith 3/12. — Astræa, Svane, ank. Fleetwood 4/12. — Merkur, Christensen, ank. Kjøbenhavns Red 5/12. — Apollo, Raahauge, ank. La Rochelle 4/12. — Bonavista, Christensen, ank. Langør 4/12. — Sophie, Mølleman, ank. Svendborg 6/12. — Herkules, Bager, ank. Vejle 6/12.

Fans. Martha, Fischer, ank. Cadiz 4/12.

Sonderho-Fans. Elisabetha, Fischer, ank. Cadiz 5/12.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 9. December 1915. — Havnenlæget paa St. Thomas. — Kjøbenhavns Havns Statistik. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skihsefterretninger. — Kjøbenhavns officielle Børskurs.

STEEN GIEBELHAUSEN

Aktieselskab, Copenhagen

Steam & sailing ship owners — Chartering agents — Baltic & White Sea Chartering a speciality

Frederiksbjerggade 1. Tel.-Addr.: Steengjæbel. Telephone: Central 12608 & 12607

CHRISTIAN THEIL

Minddegade 1, Aarhus,

anbefaler alle Sorter Skibsbrød af prima Kvalitet.

Bedste Brød. Største Rabat

Berg & Larsen

Nyhavn 58, København,

og

Chr. Schjorbecks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptonværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telef. 120

Damper 1000 Tons.

Levering Dec. 1916. 180' × 28' × 14' 6".

Klasse „Norsko Veritas“ Maskine 550 indc. H. K. St: Cyl 15" — 25" og 40" Stempelslag 27". To Kedler 10' 6" × 10' 3" Tryk 180 Pund.

Damper 650 Tons.

Levering Oktober 1916. 168' × 25' 7" × 12' 6 3/4".

Maskine 400 indc. H. K. St: Cyl: 12 1/8" — 19 7/8" — 31 1/2". Stempelslag 21 1/8" — Keddel 11' 10" × 10' 6 3/4" Tryk 180 Pund. Klasse: Germ. Lloyd.

Slæbedamper.

475 indc. H. K. St: Maal 96' 8 3/4" × 20' × 10' 8".

Klasse „Veritas Gr: K. Maskinen Tripple Ekspansion. Cyl: 11 7/8" — 19" — 31 1/2" Stempelslag 19" Kedel indv. 11' 9 1/8" × 10' 10" Tryk 180 Pund. Levering Marts 1916.

Nærmere ved D. Borger & de Jonge, Rotterdam, Zwartehondstraat 15.

Korrespondance paa Tysk eller Engelsk.

Frederikshavns Vært og Flydedok ^{R/S}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtore etc

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

— Telegram-Adresse: VÆRPTET FRH. —

— Telefon 210. — — Statetelefon 4. —

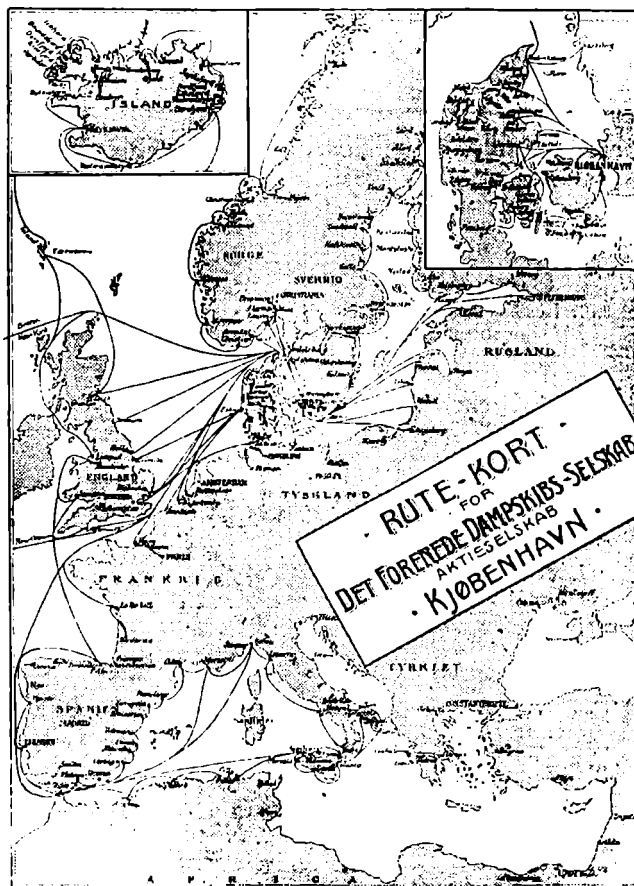
Det forenede Dampskibs-Selskab

Aktieselskab

KJØBENHAVN K

Telefon Nr. 6300

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



Kjøbenhavns
uofficielle Børskurs d. 8. Decbr. 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		223	223 ¹ / ₄
Danmark		251 ¹ / ₂	252
Norden		244 ¹ / ₂	244 ³ / ₄
Carl		259 ¹ / ₂	271
Dannebrog		293 ¹ / ₂	293 ³ / ₄
Skjold		252 ³ / ₄	253
Urania		—	—
Dampsk. af 1896		266	266 ¹ / ₂
Højndal		269 ¹ / ₄	269 ¹ / ₂
Gorm		285	285 ¹ / ₂
Neptun		264 ¹ / ₄	264 ³ / ₄
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		141 ¹ / ₂	141 ³ / ₄
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk. I. Afd. J. S.		—	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvn. Kreditf.		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — — — 2. Serie. .		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — — — 1. — . . .		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ Østilt. Kreditf. 4. — . .		82	82 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀₀ — — — 7. — . . .		—	—
3 ¹ / ₂ % — — — 6. — . . .		—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — . . .		—	—
Aktier.			
Nationalbank		139	139 ¹ / ₂
Privatbank		116 ¹ / ₂	116 ¹ / ₄
Landmandsbank		130 ¹ / ₂	130 ³ / ₄
Handelsbank		148 ¹ / ₂	149 ¹ / ₂
Kbhvn.s Laane- og Diskontobank		100 ¹ / ₂	101 ¹ / ₂
Sukkerfabr.		264 ¹ / ₂	264 ¹ / ₄
Burm. & Wain		123 ³ / ₄	124
Bryggeri Aktier		143 ¹ / ₂	143 ³ / ₄
Helsingørs Jærnek.		—	—

Vekselkurser d. 8. December 1915

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	71.30	
London	17.15	
Paris	62.25	
Amsterdam	153.75	
Wien	52.00	

Møller & Rée,

Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Hud- og Kønssygdomme.

Frederiksborggade 25, 2. Sal.
Hverdage 12¹/₂—2 samt 6¹/₂—8.
Søndag 8¹/₂—10.
Telefon Byen 7062.

Carl With,

tidl. Reservelæge ved Rigs-
hospitalet.



H. P. NIELSEN
Skibshandler
ESBJERG

To
Motorskibe
til Salg.

Et Motorskib laster circa
100 Ton D. W. Pris 22,000 Kr.
Et Motorskib laster circa
36 Ton D. W. Pris 12,000 Kr.
Billet mrkt. „13609“ modt.
Nordisk Annoncebureau, Køb-
magergade 38.



De private Assuranceurere 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 Søforsikrings-selskab lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:
Holmens Kanal 24.

Telegram-Adresse:
„Fourthcomp.“

Telefoner:
Central 256 og 10756

Genforsikrings-Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Aktiekapital og Reserve 17 Mill.

tegner Sø- og Krigsforsikringer.

KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN

Telefon: 9316

Telegr.-Adr.: „REASSURANCE.“

Sigurd von Pfaler & Co.

Assurancekontor for

**Sø-Transport og
Krigsforsikring**

Østergade 37. — København K.

Telefon: Central 12.537. — Tlgr.-Adr.: „KRIGSPFALER“.

R. Møllers Skibsværft.

Telefon 246.

Faaborg.

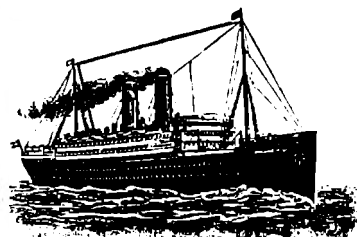
Telefon 246.

**Nybygning og Reparation
af Træskibe.**

**Patent-Ophalingsbedding for
450 Tons Egenvægt.**

LANDMANDSBANKEN

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



Viggo Jensen, A/S.
Maskinfabrik • Aarhus.

*Al Slags Skibsarbejde,
større saavel som mindre
Reparationer udføres,
ligesom vi paatager os
Rensning af Kedler.*

Kun første Klasses Arbejde udføres.

— Telf. 2437. —

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. Telf. 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.

Aarhus. Sophus E. Johnsen. Tlf. 2859 & 2879. Tigr.-Adr.: Sejus. Breve til min Adresse leveres straks ved Skibs Ankomst. Motorbaad til Rheden.



BRASSO
FLYDENDE
METAL
PUDSE-EXTRAKT.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

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.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

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 Bnt.

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.

P. Jørgensen & Co., Korsør.

Telegramadr.: „Jørgensen“.

— Skibsmæglere. —

Telefon 6 & 16.

Statstelefon 11.

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed
Petrograd og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,
Cronstadt.

Telegr.: „Sojus“
Tugboat Company „Union“ Telegr.: „Sojus“
Petrograd, Wass. Ostrow. 17 Line. No. 4.

R. A. ROBERT, KØBENHAVN, AMALIEGADE 26. BEFRAGTNING.

Telegram-Adresse: „ROBERTUS“.

Telefoner: 6357 & 6358.

Statstelefon: 188.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Axel Carlsen

Skibshandel

ved Toldbodvejen, AALBORG
Telegr.-Adr.: Axel Carlsen. Telefon 707

Hans Nielsen

Skibsproviantering
Aarhus.

Skibsmægler

C. V. Petersen,

Telef. 149 Svendborg Stattelef. 10

Dampskibsagent

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til O. F. O. S.

ZOOB. HAVE

i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

Harald Christensen.

Skibsmægler Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

J. C. Jensen og R. B. Christiansen

Sagfører Overretssagfører

sp. Søsager

St. Voldgade 10, Randers

Telefon Nr. 47

Overretssagfører

E. Moltzen

Odense

Retssager (sp. Sø- og Handelssager)
og Handelsinkassation.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Remington,

eneste Skrivemaskine med

Key Set Tabulator,
ny epokegørende Opfindelse.

L. Kristensen, 27, Vestergade.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede Kludalager.

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.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotsbyrlog“.

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 6562.

Put

en Kasse »Svendborg
Bockøl« ned i Pro-
viantrummet, saa har
De stedse et godt
holdbart og sundt
Glas Øl at byde
Deres Venner, hvor
paa Kloden, De end
kommer.

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlf. Adr.: Telefon: 3224.
Tonnage. Telefon: 3244.

Forlang altid

OTTO
MØNSTED & S
OMA
Plante-Margarine

Fortrinlig til Bordbrug
Baging og Stegning.

Utzon & Stegmann, Skibsmæglere. Aalborg.

Telegr.-Adr.: UTZON.
Telefoner: 2200 - 2075.
Statstelefon 2.

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
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.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift — Solid — Driftssikker.

5—100
HK

A/s „VØLUND“.
Blegdamsvej 32. København N.

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 omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre.
Anden Side og Siden efter Tekst pr. Petitolinie à 45mm Bredde 25 —
De øvrige Sider pr. Petitolinie à 45mm Bredde 20 —
Moderation for 5 Gange 13 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Aarhus mekaniske Værksted
Alle Slags Skibs- og Maskinreparationer
samt Kedelrensning udføres.
Fredensgade 16. Telefon 3950.

A. WILSON, Kobbersmedie
Alt Skibsarbejde udføres.

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

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og
midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværks-
arbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved
Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,

Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

WIESE & Co., LISSABON.
SKIBSMÆGLERE & SALTEXPORTØRER.
Bunker Kul. (Største flydende Kullager). *Billigste Priser.*
Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205.)

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 6885, Kvæsthusgade 1, St. Telegr.-Adr.:
6886, Kjøbenhavn K. „KAYDYHR“
8901.

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:

Kongens Enghave V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreokvlpering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses 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.

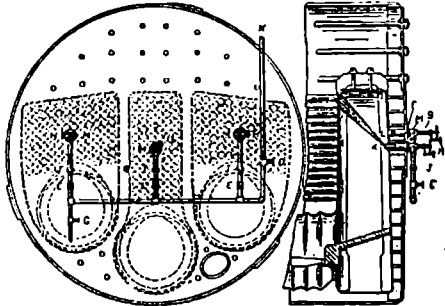
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 50

Kjøbenhavn, Torsdag den 16. December 1915.

22. 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 Røggammerdørene, 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 Nyttævirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

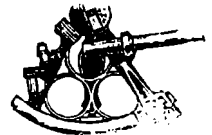
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER.
1403 — 1405
3053 — 3073

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
Petrograd. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



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



75 Kr.
Preisler
Kjøbmagergade 18.

AKTIESELSKABET HOLZAPFEL-SELANDIA

Compositioner
Jern, Staal og Træskibsbunde.
Leverandør til Flaaden.

Indregistreret



Varemærke

Rustbeskyttende Farve
Bunkers og Lastrum.
Leverandør til Statsbanerne.

Kontor: Toldbodvej 7, Kjøbenhavn.

Telegramadr.: „HOLZANDIA“.

Telf.: 5601. Palm 2256.

Fabrik: Øresundavej, Amager.

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter
Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. — Telefon 4980.

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.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

KJØBENHAVNS 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

W. Poulsen & Carr, Newcastle-upon-Tyne

Skibsmæglere og Befragtningsforretning

Bunker Kul: Prima Durham og Newcastle Dampkul
leveres Dag og Nat til billigste Priser.

Telegram-Adresse: „PROMPT“. NEWCASTLETYNE.

Kjøbenhavn

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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

Hud- og Kønssygdomme.

Frederiksborggade 25. 2. Sal.
Hverdage 12¹/₂—2 samt 6¹/₂—8.

Søndag 8¹/₂—10.

Telefon Byen 7062.

Carl With,

tidl. Reservelæge ved Rigs-
hospitalet.

Remingtons

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

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
»Bunker-
depot.»

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT

Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat
ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver
autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.

ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

Telefon
513

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
»Bunker-
depot.»

HELSINGØRS BUNKERKUL DEPOT.

Prima Newcastle Dampkul leveres Dag og
Nat til Dagens billigste Priser.

C. K. HANSEN.

KØBENHAVN.

∴ DAMPSKIBSRHEDER ∴

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.
BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dampskibsselskaberne

VULCAN og MERCUR

Telefon 5459. Telegramadresse: „Canus“.

Korresponderende:

Reder N. P. Nielsen,

Herluf Trollesgade 28.

A. O. ANDERSEN & Co.

Copenhagen & Christiania.

Telegr.: Pacao { Copenhagen. Teleph. { 5836 Copenhagen.
Christiania. { 19369 Christiania.

STEAMSHIPOWNERS-AGENTS

Chartering - Clearance - Average.

P. Brown jun. & Co.

Dampskibsrederi * Dampskibsagentur.

Amallegade 43. — Telegr.-Adr.: »Brown«. — Tlf. C. 276.

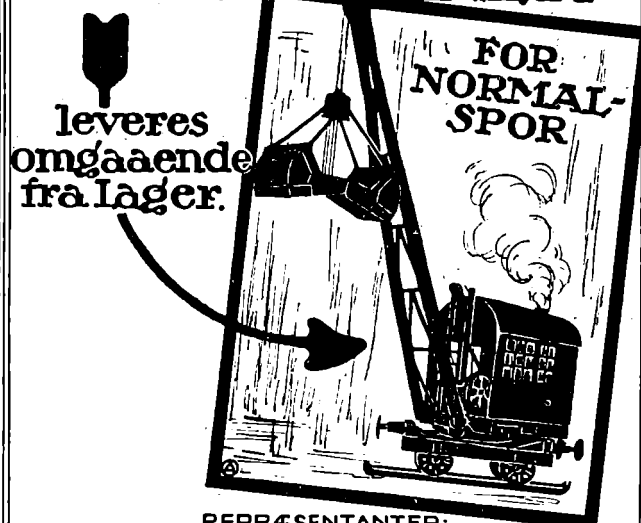
Knud Degn.

Raadgivende Ingeniør,
cand. p.lyt. M. Ing. P.
projekterer og leder Udtørelsen af alle Slags

Havne- & Uddybningsarbejder

Kontor: Havnegade 55¹. København K. Telefon 351.

DEMAG DAMPKRANER



REPRÆSENTANTER:

EDWARDS & RASMUSSEN

INGENIØRER

KØBENHAVN B, VESTERGADEN 3.

DEUTSCHE MASCHINENFABRIK AG DUISBURG

Traadløs Telegrafi

Københavns Radiotelegrafskole

Afdeling af
Centralundervisnings-
anstalten i Radiotelegrafi

Dag- og Aftenkursus

Lavendelstræde 1, 1. Sal

Byen 3790



P. Schou & Co.

Skibsproviantering
FREDERIKSHAVN
Telegr.-Adr.: „Schou“

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

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

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

Kjøbenhavn, den 16. December 1915.

Svenske Havne. Stockholms Havn. I Stockholm er der store Planer oppe om Havneudvidelser. Der er foreslaet en ny, dyb Havn ved »Lindarängen« i Tilslutning til den nuværende »Värtahamn«. Dybden i den ny Havn skulde være 8, 9 og 10 m paa forskellige Strækninger af Havnen, altsaa tilstrækkelig til moderne byggede Skibe paa henholdsvis 6,500, 9,500 og 12,000 Tons.

Endvidere er der paa næste Aars Budget forlangt meget betydelige Beløb til Forbedringer af Kajer, Kraner m. m. i den nuværende Havn.

I Modsætning til, hvad der finder Sted i Malmø og Göteborg, ligger Spørgsmaalet om en Frihavn i Hovedstaden for Tiden fuldstændig stille. I Marts 1909 afgav en Kommission, der af Stockholms Handelskammer var nedsat til Overvejelse af Spørgsmaalet, Betænkning om Sagen. Af denne fremgik, at et foreslaet Anlæg ved Hammarby Sø vilde koste 7½ Mill. Kr., medens man derimod ved Värtahamn skulde kunne anlægge en Frihavn for c. 4½ Mill. Kr. Siden den Tid er der intet foretaget fra Handelskamrets Side til Løsning af Spørgsmaalet. Efter Udtalelser i »Dagens Nyheter« er der for Tiden ingen Udsigt til, at Spørgsmaalet bliver taget op, fordi man mener, at Behovet ikke svarer til Udgifterne.

Oxelø sund. I Oxelø sund er den ny Kaj nu færdig, den er 175 m lang med en Dybde af 26—27 Fod (8¼ m) ved Middelvandstand. Desuden er der i Længderetningen af hver Ende af Kajen uddybet til samme Dybde som ved Kajen, saa at de største Dampere, der kan trafikere Østersøen kan lægge til.

4 Dampkraner og moderne Lasteapparater er under Opførelse. (Svensk Sjøft.)

Galeasen »Ferdinand« og Skipper F. Christensens Affærer. I en i disse Dage af Handelsministeriet udgiven Søulykke Statistik for 1914 finder man bl. a. oplyst, hvad den saa meget omtalte Skipper F. Christensen har foretaget sig som Skibsfører.

Man erfarer, at han med den af ham førte Galease »Ferdinand« af Kjøge den 15. Oktober i Fjor strandede i Nærheden af Helsingør. Han afslog at modtage Hjælp af Bjergningsskib, men gik i Land og rejste til Kjøbenhavn, medens han lod en Letmatros blive ene om Bord. Det blev dog nødvendigt at antage et Bjergningsskib, og da der var Hvedelast i Skibet, blev Bjergelønnen fastsat til 5,000 Kr. Af Søretten blev der tildelt ham en alvorlig Irettesættelse for hans Forhold under Strandingen, og han maatte betale en Bøde paa 40 Kroner.

Men snart efter var Christensen igen paa Færde. Han havde i Trelleborg indtaget en Ladning Byg, hvormed han den 23. November afsejlede bestemt til Göteborg. Han gik imidlertid først til Kjøbenhavn, hvor han havde sat en Broder Stævne, og de sejlede da til Randers, hvor Broderens Skib Galease »Moder«, ligeledes hjemmehørende i Kjøge, henlaa. De sejlede derefter med »Ferdinand«, hvis Navn de forandrede til »Moder« og forsynet med dette Skibs Papirer til Haderslev, hvor de solgte Ladningen for 22,000 Kroner. Derpaa fyldte de Skibet med Jord, og efter paany at have forandret dets Navn til »Ferdinand«, borede de Hul i Bunden, hvorved Skibet bragtes til at synke i Farvandet mellem Skagen og Göteborg. De roede derpaa i Skibets Jolle til Skagens Havn, hvor de ankom den 24. December, og her afgav de Søforklaring, som gik ud paa, at Skibet var sprungen læk, saa at det var i synkefærdig Tilstand, og de maatte da forlade det. De opgav, at dette var sket tre Dage tidligere, og skønt dette var utroligt, da de ikke i nogen Maade var forkomne og havde tørre Klæder paa, opstod der dog ikke nogen Mistanke, i Særdeleshed da Fartøjet ikke var assureret.

Skipper Christensen var dog ikke tilfreds med dette Kup og snart efter begyndte han paa ny strafbare Foretagender, men saa var det, at han blev greben ved Forsøg paa Udsugning af Kobber i hans ny Skib »Carmen«, og derved blev den anden Affære opdaget. Ved Kriminalretten i Kjøbenhavn idømtes han for Bedrageri, Mened m. m. tre Aars Forbedringshusarbejde og til at betale en Erstatning til Ladningsmodtageren paa 16,250 Kroner, hvorhos han er frakendt Ret til at føre Skib.

—h.

En ny Log. En Opfindelse, som efter Sagkyndiges Udtalelser vil faa stor Betydning, først og fremmest for Marinen, men ogsaa for Handelsøfarten, er nylig gjort i Sverige, idet to yngre Videnskabsmænd, Civilingeniør E. Ahnström og Dr. O. Tonov, har konstrueret en ny Log. Paa de Logger, som nu for Tiden bruges, aflæses paa bestemte Tider den Vej, som er tilbagelagt. Den ny Log gør det muligt naar som helst at aflæse baade Farten og den tilbagelagte Distance, og tillige den tilbagelagte Distance i en vis bestemt Tid.

Opfindelsen er blevet prøvet af den svenske Marine, og har givet meget gunstige Resultater. Da den har vist sig at fungere med meget stor Nøjagtighed og med Lethed kan anbringes paa ethvert Skib, vil den ny Log faa en stor Betydning og især komme til en vidtstrakt Anvendelse paa Undervandsbaade.

Udnyttelsen af Opfindelsen er nær forestaaende. Der er dannet et Konsortium, og i den nærmeste Fremtid kan der ventes Anmeldelse af et Selskab, som skal overtage Tilvirkningen af Loggen i Sverige, og som vil begynde Foretagendet med en Aktiekapital af c. ½ Million Kroner. Fabriken vil blive anlagt i Stockholm, og til Chef for den er der bestemt en kendt Søofficer. Da det kan ventes, at den ny Opfindelse vil finde et Marked over den hele Verden, har man allerede lagt Planer for Fabrikationen i et stort Antal Lande. Der vil saaledes blive oprettet Filialer i Tyskland, England, Frankrig, Italien, Rusland og De Forenede Stater i Nordamerika.

Paa paa Drikkevandet. En Damper, »Belgrave« fra Landskrona, har fornylig haft en sørgelig Rejse fra Afrikas Vestkyst til Marseille. »Belgrave« indtog i Dakar det for Rejsen nødvendige Vand. Kort Tid efter blev den ene efter den anden af Mandskabet syg af Feber og derefter følgende Kraftesløshed. Det viste sig snart, at Sygdommen var en Følge af Drikkevandet, som havde en ejendommelig Smag. Da Skibet var ud for Barcelona, laa Kaptajnen, første Maskinmester og seks Mand til Køjs. Maskinmesteren var døende og Kaptajnen yderst svag, hvorfor det besluttedes at anløbe Barcelona for Lægehjælp. Da man imidlertid dér frygtede for, at der var farlig epidemisk Sygdom om Bord, blev der nægtet Samkvem med Land, og efterat man havde faaet nogen Medicin og en delvis ny Besætning, maatte Skibet fortsætte Rejsen til Marseille, uden at der havde været Læge om Bord.

Snart efter døde Maskinmesteren og blev paa den brugelige højtidelige Maade sænket i Havet. Samme Dag Skibet gik ind i Marseilles Karantænehavn, døde Kaptajnen og blev begravet paa Karantænekirkegården paa Øen Frioul, i Overværelse af den svenske Konsul og de Medlemmer af Besætningen, som var raske. Da denne Ø er et udelukkende militært Omraade, foregik Begravelsen paa højtidelig militær Maade i Overværelse af et stort Antal Soldater, som gjorde Honnør.

Da Drikkevandet, efter en dobbelt Analyse, var blevet erklæret for sundhedsfarligt, blev Resten af det kastet over Bord, og da det bevistes, at der ikke var epidemisk Sygdom om Bord, fik Skibet Tilladelse til at gaa i Havn. Seks Syge blev ført til Hospitalet, hvor en af dem, en Spanier,

afgik ved Døden. De øvrige Folk kom sig og gik atter i Arbejde om Bord. Da mange skandinaviske Skibe anløber Dakar, vil dette sørgelige Tilfælde kunne tjene til Advarsel.

(»Svensk Sjöft.«)

Et Skoleskibsselskab dannet i Stockholm. Ogsaa Stockholm har nu ligesom flere andre svenske Byer faaet et Skoleskibsforetagende, idet der er dannet et Selskab med en Aktiekapital af mindst 120,000 Kr. og højst 360,000 Kroner, med den Hensigt at anskaffe et passende Skib til Uddannelse af Befalingsmænd for den svenske Handelsflaade og for at drive Rederivirksomhed. Foretagendet bliver det tredje under Rederforeningens Ledelse. Mange af Stockholms større Rederier staar bagved Foretagendet.

Stiftelsesdokumentet er undertegnet af Generalkonsul Axel A. Jonsson for Rederiaktiebolaget Nordstjernan, Direktør H. J. Blomberg for Sveabolaget, Direktør P. A. Welin for Rederiaktiebolaget Lulå-Ofoten, Direktør G. Lavén for Rederiaktiebolaget Nord, Konsul Percy Thamm, Direktør Erik Brodin i Gefle og Konsul E. A. Enhörning i Sundsvall.

Legatstifteren Emile Robin er afgaaet ved Døden. I Anledning af, at Vicepræsident i det franske Centralselskab for Redning af Skibbrudne, Emile Robin, er afgaaet ved Døden, lader Marineministeriet overfor Selskabets Præsident udtale sin Deltagelse i Anledning af Vicepræsidentens Død med Forsikring om, at Hr. Robins Minde stedse vil blive bevaret i det danske Redningsvæsen. Den Afdøde har i Løbet af de sidste 25 Aar stiftet Legater til Fordel for det danske Redningsvæsen til et Beløb af 90,000 Kr. Et Billede af ham er ophængt ved enhver Redningsstation i Danmark.

Tyske Priseretsdomme. Hamburg, den 12. December. Priseretten i Hamburg har afsagt Dom i Sagerne vedrørende de danske Sejlskibe »Kokos«, »Elna«, »Neptunus« og »Marie«, der med Trælast paa Vej til England blev standset og ødelagt i rum Sø. I alle disse Sager lød Dommen paa, at de trufne Foranstaltninger var berettigede, hvorfor de stillede Erstatningskrav afvistes. Samme Dom blev afsagt i Sagen vedrørende den danske Damper »Nogill« og den norske Damper »Tello«, der ligeledes var undervejs til England med Trælast og blev sænket. (Ritz. Bur.)

Forsikringsselskabet Baltica. Til Direktør for det ny store Forsikringsselskab Baltica, som startedes for nogle Uger siden af Det forenede Dampskibsselskab og Det østasiatiske Kompagni er i Følge Polit. valgt Kontorchef i Forsikringsselskabet National, Max Nielsen.

Damperen »Minsk« forulykket. Fra Føreren af Dampskibet »Minsk«, Kaptajn P. Gommesen, har Det forenede Dampskibsselskab den 11. ds. modtaget følgende Telegram. afsendt fra Grimsby den 10. ds.: Dampskibet »Minsk« er stødt paa en Mine eller torpederet 5 miles Øst for Spurn Fyrskib. Hele Besætningen er reddet. Skibet er drevet i Land 3 miles VNV. for Bull Fyrskib.

Møens Dampskibsselskab afholdt den 6. ds. sin aarlige Generalforsamling. Det vedtoges at udbetale 5 pCt. i Udhytte til Aktionærerne. Til Formand for Selskabet genvalgtes Konsul J. W. Christensen.

Søtransport af farligt Gods. Den skandinaviske Komité til Udarbejdelse af Fællesregler for Søtransport af farligt Gods holder i disse Dage Møde i Kjø-

benhavn. Delegeret for Norge er Søfartsdirektør Harald Pedersen, der er Komitéens Formand. For Sverig er Ingeniør G. von Feilitzen og for Danmark Fabrikant I. A. Windfeld-Hansen Delegerede. Komitéens Sekretær er Artillerikaptajn Th. Tharaldsen fra Kristiania. Komitéen har nu udarbejdet et Forslag til Fællesregler, som i en nær Fremtid vil blive forelagt de tre skandinaviske Landes Regeringer.

Den danske Skibsfart under Krigen.

Tanken om en Fragtregulering.

Vi har modtaget følgende:

Om dette stærkt debatterede Spøgelse kunde jeg have Lyst til at udtale følgende:

Jeg har endnu ikke set nogen forstandig Begrundelse af, at det paatænkte Indgreb overhovedet er berettiget og retfærdigt. Men en saadan Fordring er mulig i vore Tider ogsaa for naiv. Man har Følelsen af, at her er et Erhverv, som for Tiden har gode Kaar, og dette tages som tilstrækkeligt Grundlag til et Indgreb, hvis et saadant lader sig iværksætte. — Lad os se lidt paa Tingene:

Skibsfarten havde i hele Tiaaret 1901—1911 elendige Kaar. Der blev tabt store Kapitaler; adskillige Millionforetagender blev totalt ruineret, og Aktionærerne satte alt til. De, der stod Tønnen igennem, gav gennemsnitlig intet Udbytte, og adskillige maatte nedskrive Aktiekapitalen. Den Gang var der ingen, der tænkte paa, at Skibsfarten havde Værdi for Landet, og den Reder, der ønskede at udvide Flaaden, fik i Reglen baade læst og paaskrevet. Jeg mindes mange Udtalelser af forstandige Mænd, der gik ud paa, at Vedkommende kun tænkte paa Rederhonoraret, ellers kunde han ikke foreslaa sligt. Den nuværende Handelsminister erklærede endnu for 3—4 Aar siden offentligt, at intet Erhverv havde givet saa store Skuffelser som dansk Skibsfart. Hvilket med vore sørgelige, og den Gang endnu aktuelle Bank-Kracks i mente dog betød noget!

Efter 10 (ti) lange Aar bedredes Tiderne. Den lange Modgangstid havde skærpet vor Rederstands Dygtighed, og i Aarene 1912—1913 blev de overlevende Selskaber gennemsnitlig bragt paa ret Køl, medens Bedriften samtidig blev udvidet en Del. Men den truende Verdenskrig hang som et Damoklessværd over vore Hoveder, og jeg for min Part er i de forløbne Aar stadig vendt tilbage til det for en Reder uhyggelige Problem, hvorledes han skulde redde Foretagendet fra Ruin, i Fald en Krig brød ud. I Aarevis har jeg indført specielle Krigsklausuler i enhver Kontrakt. Men dette var kun det mindste af det. — Det gjaldt Skibenes Sikkerhed. Et Skib er jo fuldstændig »vogelfrei« i en Krig. Hvis Danmark var bleven indviklet i Krigen, var dets Handelsflaade efter al Sandsynlighed uhjælpelig tabt. De Stumper, som mulig kunde reddes, vilde gaa med til Gældens hele eller delvise Indfrielse, og kun undtagelsesvis kunde Aktionærerne redde noget. — At lægge Skibene op i hjemlige Havne vilde intet nytte, thi de vilde dog blive kaprede. At dirigere dem til neutrale Havne lod sig i Reglen ikke gøre, da man ikke kunde faa Forbindelse med dem, og hvorlænge vilde saadanne Havne overhovedet forblive neutrale?

Jeg valgte ved Krigens Udbrud at lægge enkelte Skibe op i svenske Havne, idet jeg ræsonnerede, at disse vilde være relativt sikre, indtil baade Danmark og Sverig blev indviklet i Krigen.

Enhver Tænkende, der har sat Penge paa Søen, har vidst, at han løb denne overordentlige Risiko, og Frygten for denne Kalamitet har staaet os Redere levende for Øje. Intet andet Erhverv løber en tilnærmelsesvis saa stor Ri-

siko. Ejendom paa Land konfiskeres i Reglen ikke. Ødelægges den er der i dansk Lovgivning Precedens for, at Skaden erstattes af Staten. Et saadant Precedens findes ikke for Skibe, og end ikke, da man ved det højst umotiverede Skibssalgforbud tvang Rederierne til under alle Forhold at hænge paa Risikoen, fandt Regeringen Anledning til at tage dette Spørgsmaal op til Overvejelse. Krigsassurance, som for største Delen er gensidig og allsaa bæres af Rederierne selv — bortfalder, hvis Landet kommer i Krig.

Faren er ikke forbi, men det er hidtil gaaet godt. Neutral Skibsfart har alle Dage lukreret under en Krig, og saaledes ogsaa nu. Men er det retfærdigt at søge at berøve de Folk, som løb og endnu til Dels løber Fare for Ruin, Frugten heraf?

Tanken om en Fragtregulering burde imidlertid være umulig allerede af den Grund, at Skibsfarten allerede er plukket!! Dansk Dampskibsfart drives paa Grund af de store Kapitaler, der udkræves, næsten udelukkende under Aktieselskabsform, — og man har paalignet Aktieselskaber en særlig Krigsskat af 20 pCt. Denne Skat rammer i første Række Skibsfarten og var i væsentlig Grad møntet netop paa den. Jeg hævder, at Skibsfarten derigennem yder Staten resp. Samfundet sit meget klækkelige Bidrag, og det er himmelraabende at ville paabyrde dette enkelte Erhverv saadanne eventuelle Samfundsopgaver som billig Transport etc. etc. Opgaver til hvilke jo netop Skibsfarten har skattet.

Ekstraskat paa forøget Indtægt under Krigen er ikke enestaaende. I England, der ganske vist, fører Krig, hvad vi ikke gør, udgør den 50 pCt. baade for Aktieselskaber og Personer. Den engelske Skat virker imidlertid retfærdigt, den danske uretfærdigt. I England lignes ingen særlig Skat paa Aktieselskaber. Der skatter Selskabet ganske vist, men Aktionæren er derefter fritaget for Skat af Dividenden. Her skatter Selskabet først 20 pCt. af Fortjenesten, derefter Aktionæren af Dividenden indtil 10 pCt. Der kan Skatten udlignes over flere Aar, og Merindtægten fremkommer ikke ved Sammenligning med de tre foregaaende Aar, men med to af de tre foregaaende Aar efter Skatteyderens Valg. Indenfor Skibsfarten tillades dér endvidere 20 pCt. p. A. Afskrivning af dyrt indkøbte Skibe.

Alle saadanne Retfærdighedsmomenter har været vore Lovgivere fremmed. Selve Tanken om en særlig Skat paa Aktieselskaber er i Bund og Grund uretfærdig. At beskutte først Selskabets Fortjeneste og derefter Aktionærens Dividende er ligeledes uretfærdigt og bevirker, at dansk Skibsfart i sammenlagte Skatter kan komme til at svare henimod 40 pCt. eller næsten lige saa meget som i det krigsførende Land, England. Rederierne har baaret dette med Sindsro og uden Protest, men har da Krav paa Arbejdsro, Frihed for yderligere Attentater og Ophævelse af saadanne Indskrænkninger som det ominøse Skibssalgforbud, hvorved langt mere slaas i Stykker end Udenforstaaende kan se.

At søge det paatænkte forøvrigt uigennemførlige Indgreb begrundet ved Henvisning til de for Landbruget indførte Maksimalpriser er hen i Vejret. Thi Landbruget bærer jo netop ikke den paa Aktieselskaber specielt lignede Ekstraskat. Tværtimod det skal nok vise sig, at Landbruget ogsaa med Hensyn til personlig Ekstraskat gaar Ram forbi i væsentlig Grad. Landbruget har ej heller løbet Skibsfartens enorme Krigsrisiko. Desuden kunde Jordbruget ikke ret vel vente at inkassere fuldt ud de Priser for sine Produkter som lignende Produkter — indførte fra oversøiske Pladser — vilde staa i her i Landet. Thi disse sidste indeholder sammenlagt følgende Poster:

- 1) Den fremmede Jordbrugers Pris under en Krig.
- 2) Transport til Kystby etc. etc.
- 3) Hele den af Rederne oppebaarne Fragt.
- 4) Krigsassurance, alm. Assurance.
- 5) Købmandens Fortjeneste, derunder Risikopræmie under en Krig.

Maa jeg til Slut lægge et godt Ord ind for forstandig Økonomi i alle Forhold, baade private og offentlige. Bestræbelsen her til Lands synes nærmest at gaa ud paa, saa vidt muligt at ordne alt saaledes, at hverken Samfundet eller Private nødes til at slaa af paa noget som helst. Er dette forstandigt? Vort Land er uden Tvivl taget til i Velstand, men hvor meget tror man, dette efter Krigen vil veje i Konkurrencen sammenlignet med den personlige Økonomi, som specielt det tyske Folk er bleven vænnet til under Krigen, og som dér betragtes som enhver god Borgers Pligt. Her ligger sikkert en betydelig Fare. — Og nu det Offentlige. Naar man har set, hvorledes engelske Byer henligger i Mulm og Mørke; hvor naturligt dette findes af Befolkningen; og hvorledes f. Eks. Londons uhyre Trafik klarer sig endda; medens hos os ikke én slukket Lygte tyder paa Dyrtdid eller Krig, virker det uægtelig noget mærkeligt at se en Samfundsopgave i, uden Indskrænkninger, at opretholde al denne Luksus, der vel er behagelig, men saa inderlig godt kan undværes eller indskrænkes. — Spørgsmaalet Kul maner i det hele til Eftertanke, og helst paa grundigere Vis, og i mere almenlyst Retning end praktiseret af den overordentlige Kommission.

Man taler i England om en klækkelig Eksporttold paa Kul. En naturlig Forholdsregel, som næppe i Længden kan udeblive. Ydermere ligger Forholdene saaledes, at Regeringen i udstrakt Grad har forment Kulminearbejderne Adgang til at gaa til Hæren. Men efterhaanden som Krigen i Storbritannien opfattes alvorligere, og Landets Ressourcer udnyttes, er det at vente, at Hæren vil tage alle de Folk fra Minedistrikterne, som ikke behøves til Produktion af de Kul Storbritannien og dets Allierede behøver. Hensynet til det neutrale Forbrug kan ikke ventes at veje tungt i denne Forbindelse. Vi gør da vel i at forberede os paa Kulvanskeligheder, og Magistraten vil gøre klogt i at vænne Befolkningen til, og i Tide vise Økonomi.

Kjøbenhavn, den 6. December 1915.

A. P. Møller,
Skibareder.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom afsagt den 26. November 1915. En Fyrbøder mod Det forenede Dampskibsselskab.

Den 12. Februar 1915 grundstødte den norske Dampers »Star« paa Dragør Strand. Skibet anmodede Det forenede Dampskibsselskab om Assistance og Selskabet sendte da først »Anholt« og senere »Læsø« og »Tunø« og en Lægter til Strandingstedet. Efter at en Del af »Star«s Ladning var oplosset i Lægteren, kom Skibet flod ved Slæbning.

En af Fyrbøderne paastod sig nu tilkendt Andel i Bjergelønnen. Han var om Bord paa »Tunø«.

Det var oplyst, at »Tunø« kun bruges til at yde Bugserhjælp og aldrig til anden Assistance — selv ved Bjergning. Men herefter skønnede Retten, at der alligevel tilkom Besætningen Andel i Bjergelønnen efter Sølovens § 228 II, naar den, som her, havde medvirket ved en Bjergning.

Dom afsagt den 3. December 1915. Konsul Jon Arnesen mod Lamps-kibsselskabet Thore.

Konsul Jon Arnesen, der var Repræsentant paa Eskefjord for Grosserer Thor E. Tulinius og tillige Direktør i A/S. De forenede Islandsforretninger, henvendte sig i Efteraaret 1914 til Dampskibsselskabet Thores Ekspeditor paa Eskefjord for at anmelde Varer til Transport til Danmark med Thores Dampers »Kong Helge«, der efter Bekendtgørelserne skulde anløbe Eskefjord paa Vejen til

Danmark. Ekspeditøren lovede efter en Samtale med Kaplajnen paa »Kong Helge« Konsul Arnesen Plads for Varerne.

»Kong Helge« fik imidlertid fuld Last paa Pladserne, det anløb inden Eskefjord og baade Arnesen og Grosserer Tulinius led Tab i den Anledning.

Retten domte Dampskibsselskabet Thore til at erstatte disse Tab, idet Retten fandt, at Thores Ekspeditørs Stilling var en saadan, at han kunde forpligte Thore til at medtage Varerne, navnlig da Købmændene vidste, at Ekspeditøren i Forvejen havde telefoneret derom med Kaptajnen.

Erstatningsbeløbet var Kr. 1.314.93 med Renter og 150 Kr. i Sagsomkostninger.

Antwerpen som Trafik- og Rederihavn

(før end den tyske Besættelse.)

I April Maaned 1914 blev der, i Følge »Hansa«, offentliggjort en interessant Beretning om Antwerpens Betydning for Verdenshandelen. I denne maa der dog, hvor det drejer sig om Skibenes Tonnage, paa Grund af en dér anvendt særegen Maalemetode, fradrages 15 pCt., naar man vil sammenligne Tallene med andre Havnes Trafik. Som et godt Tegne paa Trafikens Udvikling fremhæves den Kendsgerning, at Havnens Besættelse i indgaaende Retning ogsaa i 1913 er steget betydeligt. Efter den af Havnebestyrelsen udgivne Oversigt, er der i Aaret 1913 ankommet 7,056 søgaaende Skibe med 12,024,796 Reg.-Tons til Antwerpen, imod 6,973 Skibe med 11,697,524 Reg.-Tons Aaret forud. Tilvæksten andrager altsaa omtrent 330,000 Reg.-Tons. Endvidere er det af Interesse, at Skibenes gennemsnitlige Størrelse stadig er tillaget. I 1905 udgjorde den 1,387 Reg.-Tons, 1910: 1,588 Reg.-Tons og 1913: 1,704 Reg.-Tons. Ialt har 62 Skibe paa over 8,000 Reg.-Tons, deriblandt 13 Skibe paa over 13,000 Tons anløbet Antwerpens Havn i 1913. Hvad den indgaaende Trafik angaar staar det engelske og det tyske Flag øverst med Hensyn til Tonnagen. Det engelske Flag var i 1913 repræsenteret af 3,352 Skibe med 5,247,463 Reg.-Tons og det tyske af 1,705 Skibe med 3,833,944 Reg.-Tons. Det frengaar heraf, at de engelske Skibes Gennemsnitsstørrelse var betydelig mindre end de tyske Skibes. Tonnagetrafikens samlede Stigning i det sidste Aar falder næsten ogsaa helt paa de tyske Skibe, thi i 1912 ankom der 3,523,089 Reg.-Tons til Antwerpen under tysk Flag. Næst efter det engelske og det tyske Flag, men langt under begge, kommer det belgiske Flag, der repræsenteredes af 502 Skibe med 783,464 Reg.-Tons. Antwerpens Rederier viser ogsaa en Tilvækst i det nævnte Aar. Den 31. December 1912 fandtes der 105 Skibe med 188,976 Reg.-Tons, imod 121 Skibe med 241,197 Reg.-Tons den 31. December 1913, deriblandt 111 Dampskibe og 10 Sejlskibe.

Antwerpens Betydning som Verdenstrafikhavn beror dog ogsaa for en stor Del paa dens Trafik med sit Opland paa Rhinen. Antallet af de Flodskibe som sidste Aar ankom til Antwerpen androg 43,956 med 10,021,967 Reg.-Tons, deriblandt 3,872 Skibe med 3,076,014 Tons fra Tyskland. I Aaret 1912 ankom der fra Rhinen 43,060 Fartøjer med 9,697,904 Tons, deriblandt fra Tyskland 3,674 Fartøjer med 2,922,703 Tons. Hovedsagelig blev der i 1913 indført Stenkul fra Tyskland, nemlig i 1,248 Fartøjer 10,703,347 Tons à 1000 kg., endvidere Rujern, Staal og Jernvarer i 1,015 Fartøjer, c. 563,000 Tons. Til Tyskland afgik 3,592 Fartøjer med 2,405,495 Tons Varer, derimellem 356 Fartøjer med 250,000 Tons Erts, 1,445 Fartøjer med 621,000 Tons Korn og 1,225 Fartøjer med 755,000 Tons forskellige Varer. Disse Tal, der kun kan gives som en lille Skitse, giver et tydeligt Billede af Antwerpens fremadskridende Udvikling som Søstad. Efter

en Beretning fra den tyske Generalkonsul i Antwerpen vedføjes nedanstaaende Tabel, der viser de forskellige Nationers Andel i Skibsfarten paa Antwerpen i 1913.

	Antal Skibe	Tonnage	Tonnages Til- eller Aftagen imod 1912
Tyskland	1,745	4,510,522	+ 361,005
England	3,352	6,173,231	÷ 96,207
Belgien	502	901,722	÷ 9
Norge	338	388,607	+ 57,895
Holland	172	345,855	+ 51,272
Frankrig	147	330,569	+ 8,304
Sverig	282	290,048	+ 15,235
Danmark	270	273,545	+ 11,304

Fragtmarkedet.

Julen nærmer sig nu med stærke Skridt, men den sædvanlige Indskrænkning i Tonnage, som ellers plejer at indfinde sig, naar denne Højtid stunder til, synes i Aar kun at skulle blive ringe. Dette ligger ganske simpelt i den ekstraordinære Situation, og der er i hvert Fald overalt et stort Begær efter Tonnage, saavel for prompt som for Januar—Februar Lastning. Raterne er stramme og igen delvis højere end for en Uge siden. For Korn til Danmark fra Nordstaterne er der f. Eks. betalt 18 Kr. pr. Qr., hvilket kan gentages pr. Januar, og for Oljekager paa Netto Charter faas Kr. 82 fra Atlanterhavshavn, 88—89 fra Golfen. Andre oversøiske Fragter er ogsaa oppe paa lignende store Højder, og der er megen Begær efter Timecharter Tonnage. Kulfragterne ligger ligeledes meget tilfredsstillende over hele Linien. Fra Østkysten kan opnaas Kr. 19—20 til Danmark, 42/6 Algier eller Oran, 65/ Genua eller Savona. Stigningen i de forskellige Valutakurser er ogsaa et Plus for Rederne. De forskellige Markeder ligger som følger:

Østen. Ris fra Birma 107/6 til udsøgt Havn U. K. pr. Februar—Marts. Paa Dødvæglbasis 105/ Kalkutta/Marseille, 77/6 à 80/ Bombay/U. K. Erts Ny Caledonien 120/ Glasgow eller Marseille.

Middelhavet. Erts 21/6 La Goulette/Stockton, 17/6 Hornillo Bay/Glasgow (6,000), 16/6 Huelva/nordlig U. S. Havn, f. d. (6,000). Fosfat 22/6 Bona/Dublin (4,500). Salt Trapani eller Tunis til Vestnorge c. Kr. 32 pr. Ton.

Nordamerika. Tungt Korn fra Nordstaterne omkring 14/ à 15/ til U. K., 16/ fra Atlanterhavshavn, 19/ à 20/ Vestitalien, Kr. 18 Skandinavien, alt pr. Januar. Havrelast fra Nordstaterne til fransk Atlanterhavshavn 14/. Mel Nordstaterne/fransk Atlanterhavshavn 87/6 à 90/. Sukker fra Cuba til Frankrig 90/ à 95/ pr. Ton. For Tømmer fra Golfen opnaas 350/ à 400/ til Spanien. Oljekager til Danmark som ovenfor. Paa Timecharter er sluttet en 6,000 Tons Baad for transatlantisk Fart til £ 6,500 for 12 Maaneder.

Sydamerika. La Plata overordentlig fast, og op til c. 110/ er betalt fra San Lorenzo Grænsen til U. K. for Januar Lastning. Til Skandinavien opnaas Kr. 110 pr. Januar—Februar. Fra Chili noteres 215/ til Archangel pr. Marts.

Østersøen. Trælaster er nu knappe, da de fleste Havne er tilfrosne. For skaaren Last fra Gelle Distriktet til London noteres Kl. 110 à 125, alt efter Komposition. Fra Norrköping og Gamleby Kr. 105 à 110 til Tynedock.

Kulfragterne. Fra Østkysten Kr. 19—20 til Danmark, Kr. 21—22 for Smaabaade, 30/ Lissabon, 40/ Cadiz eller Malaga, 42/6 Algier eller Oran, 65/ Genua eller Savona, 34/ à 35/ Las Palmas etc. 36/ à 37/ St. Vincent, 35/ Dakar. Fra Cardiff noteres 23/6 Kjøbenhavn, Frs. 40 St. Nazaire, 45 Bordeaux, 70 Algier, 35/ Huelva, 60/ Vestitalien.

Skrevet den 15. December 1915.

(Fortælltes efter »F. Herr for Sølaarende«.)

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 Dampskibetsloven 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, 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 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.

1580. Østersøen. Gjedser-Rev.

Ifølge „*Nachrichten für Seefahrer*“ Nr. 66/2471 og Nr. 67/2474 er der udlagt et Fyrskib ved *Gjedser-Rev* paa 54° 27' 7" N. 12° 09' 7" E., og der er udlagt Hindringer NW. for dette Fyrskib i Retning mod *Gjedser-Odde* indtil Grænsen for dansk Søterritorium. Da det er forbundet med Fare at nærme sig den Strækning, hvorpaa Hindringerne er udlagt, advares man mod at sejle over Revet uden for 3 Sm fra Land. Passage af Revet bør ske som nævnt i „*E. f. S.*“ Nr. 59/1534.

1581. Danmark. Bøgestrøm Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.

Bøgestrøm Klokketønde er ombyttet med Vintersømærket. 55° 08' (03") N. 12° 15' (58") E.

1582. Tyskland. Rixhöft ESE. Hindring afmærket.

(„*Nachrichten für Seefahrer*“ Nr. 66/2470. Berlin 1915.)

ESE. for *Rixhöft* ligger en Hindring for Skibsarten i 29 m Vand paa c. 54° 47' 6" N. 18° 39' 1" E. En grøn Tønde med N.-lig Topbetegnelse er udlagt c. 100 m N. for Hindringen.

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

1583. Danmark. Smaalands-Farvandet. Bogø Fyr upaalideligt.

Da der har vist sig Usikkerhed i Grænsen mellem den hvide og den røde Lysvinkel i *Bogø* Fyr, tilraades det de Søfarende at holde sig i den S.-lige Del af den hvide Lysvinkel. Fejlen vil sparest mulig blive rettet. 54° 56' 11" N. 11° 59' 55" E. (Fyr-Fort. Nr. 545.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1584. Danmark. Kattegat. Anholt. Oplysning om Vrag.

Den sunkne Skonnert, *Viking*, ligger efter de seneste Oplysninger c. 3 Sm NNW. for den hvide Stumpønde paa *Anholt-NW-Rev* i 9 à 11 m Vand og ikke som tidligere opgivet 2 Sm WNW. for *Anholt* Fyr. Stumpønden *Anholt-NW-Rev*: 56° 48' (05") N. 11° 20' (40") E.

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

1585. **Norge. Søndmøre. Haugesholm Fyr E.** Vrag afmærket.
(„Efterretninger for Søfarende“, Plakat Nr. 8. Kristiania 1915.)
Vraget af Damperen *Skandia* ligger c. 625 m 126° (milsv. SE. 1/2 S.) fra Banken paa *Søndre Grønneskjerboen*. En Del af Vraget ligger i *Haugsholmen Fyrs* hvide Lysvinkel. En grøn Stage er nlagt paa Midten af Vraget, over hvilket mindste Dybde er 7,6 m. *Haugsholmen Fyr*: 62° 10' 40" N. 5° 22' 35" E.

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

1586. **Guba N.-Kyst. Gardenas Bugt. Oplysning om Tønder.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 1132. London 1915.)
1. En rød Spidstønde ligger paa N.-Siden af *Palas Rock*, 4,22 Sm fra *Piedras Croy Fyr*, der ligger paa c. 23° 14' N. 81° 07 1/4' W.
2. Den røde Spidstønde, som læe paa E.-Siden af *Piedras Croy*, c. 0,87 Sm E. for Fyret, er inddraget.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1587. **Frankrig. Marseille. Saut de Marrot. Fyr forandret.**
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 321/1710. Paris 1915.)
Saut de Marrot Fyr er forandret saaledes, at Lyset nu er:
1. grønt i Pejlinger fra 348 1/2 til 6 1/2, over Grundene ud for *Pointe d'Endoume* og Kap *Croisette*;
2. hvidt i — 6 1/2 — 10 1/2; over Løbet mellem *Oen If* i W. og *Banc du Canonier* og *Taralam Skærene* i E;
3. rødt i — 10 1/2 — 41 1/2, over *Øerne Pomègues, If, Ratomeau* og nærliggende Grurde;
4. hvidt i — 41 1/2 — 109 1/2.
I øvrigt er Fyret uforandret. 43° 20' 43" N. 5° 20' 46" E.
1588. **Italien W.-Kyst. Kap Anzio. Fyr forandret.**
(„Avisi ai Naviganti“ Nr. 305/554. Genova 1915.)
Fyret paa Kap *Anzio* viser nu hvidt Tre-Blink hver 20 s. 41° 26' 42" N. 12° 37' 24" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 58/1550. København 1915.)
1589. **Tyrkiet. Adramyfi Bugt. Kemer Bugt. Skær.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 1116. London 1915.)
Et Skær med under 2 m Vand er fundet c. 0,65 Sm SW. for den gamle Mole. 39° 29' 55" N. 26° 56' 05" E. (eng. Kort Nr. 1665).
1590. **Libyen (Tripolis). Kap Misurata. Fyr nedlagt.**
(„Avisi ai Naviganti“ Nr. 296/536. Genova 1915.)
Misurata Fyr er nedlagt. 32° 22' 13" N. 15° 12' 43" E.
1591. **Tunis. Banes de Kerkenah. Rende afmærket.**
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 298/1584. Paris 1915.)
En 500 m lang, 30 m bred i Bunden og 6,5 m dyb Rende er gravet over den ydre Barre ved *Oued Mimoun*. Kanalen er afmærket med 4 Tønder, der ligger ved de 2 Endes af Renden, 30 m paa hver Side af Miderlinien. Rendens Ydende: 34° 40' 03" N. 11° 19' 27" E.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1609. Færøerne, Sydero. Kvalbø-Fjord. Flesen. Sømærke flyttet. Den røde Spidstønde, som lå 75 m NW. t. W. for *Flesen*, er flyttet c. 300 m i Retning E. t. N., og den ligger nu i 18 m Vand tæt NE. for et Skær, *Grinden*, med 5½ a 8 m Vand, som ligger E. for *Flesen*. Spidstøndens ny Plads: 61° 36' (23") N. 6° 54' (00") W.
(Kort Nr. 208 og 209. Færøske Lods Side 33.)

1610. Forøede Stater i Nord-Amerika. New York. Fire Island Fyrskib. Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 46/3387. Washington 1915.)

Fire Island Fyrskib er forandret til at vise 1 hvidt Lys med En-Formørkelser hver 30 s., Lys 25 s., Mørke 5 s., i Stedet for 2 hvide Lys. Flammens Højde: 17 m. Kommer Fyret i Uorden, vises 1 hvidt, fast Lys med en Flammehøjde af 15 m. 40° 28' 40" N. 73° 11' 26" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 24/esi. København 1915.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

1611. England. Nordsøen og Kanalen. Oplysning om Lodsnng.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1173. London 1915.)

Følgende Bestemmelser vedrørende Lodsnng er gældende nu:

1. Alle Skibe (undtagen *engelske* under en vis Størrelse), som sejler i Farvandet mellem *Downs* Lods-Station og *Gravesend*, skal føres af *London Trinity House* Lods.
2. Alle Skibe (undtagen *engelske* under en vis Størrelse), som sejler i Farvandet mellem *Gravesend* og *Great Yarmouth*, skal føres af *London Trinity House* Lods.
3. Alle Skibe (undtagen *engelske* under en vis Størrelse), som sejler i Farvandet mellem *Gravesend* og *London Bridge*, skal føres af *London Trinity House* Lods.
4. *Trinity House* Lods-Station ved *Dungeness* er nedlagt; derfor er der ikke Lodstvang længere for Farvandet mellem *Downs* Lods-Station og *Dungeness*, undtagen for Skibe, som skal ind i og ud af *Dover* og *Folkestone* Havne.

II. *London Trinity House* Lods-Stationer er oprettet paa følgende Steder, og det tilraades indtrængende Skibe, som ikke er underkastet Lodstvang, at tage Lods: a) *The Downs*, hvor Lods faaes N. efter: til *Great Yarmouth*, til *Themsens*, til *Folkestone* og *Dover* Havne. Lodsdamperne, som hører til Stationen, krydser i Nærheden af et Sted, der ligger 2 Sm SE. for *Deal Pier*. *Deal*: c. 51° 13' N. 1° 25' E. b) *Great Yarmouth*, hvor Lods faaes til *Themsens* og S. efter indtil *Downs*. Lodsdamperen, som hører til Stationen, krydser mellem *Corton* Fyrskib og *South Scroby* Tønde. *Corton* Fyrskib: 52° 31' N. 1° 50' E.

c) *Sunk* Fyrskib, hvor Skibe, som har passeret *Nordsøen* mellem Breddeparallelerne paa 51° 40' N. og 51° 54' N., men ingen andre, kan faa Lods til *Themsens* og *Downs*. *Sunk* Fyrskib: c. 51° 52' N. 1° 37' E. (se „E. f. S.“ Nr. 25/1199 for 1914.)
d) Lods til *Downs* og *Great Yarmouth* (samt *Themsens* med Indløb) kan faaes i *London* og i *Harwich*.

III. *Themsens*. Al ind- og udgaaende Trafik skal indtil videre foregaa gennem *Edinburgh Channels*, eller gennem *Black Deep* S. om *Knock John* og *Knob Lystønder* og gennem *Oaze Deep*.

Ingen Skibe maa være under Gang i de ovennævnte Løb mellem *Chapman* Fyr mod W. og *Sunk Head* Lystønde eller en Linie mellem Tønderne *South Long Sand* og *East Shingles* mod E. i Tiden mellem Kl. 6½ Em. og Kl. 5½ Fm.

Skibe, som ligger til Ankers inden for ovennævnte Grænser, maa ikke vise noget som helst Lys i Tiden mellem Kl. 6½ Em. og Kl. 5½ Fm.

Alle andre Løb er lukket for Bescjling.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/342, 54/1430 og 59/1465. København 1915.)

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 Dampskibetsloven 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 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 Semil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tillægges den mlvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1592. Danmark. Møen Fyr S. Vrag forgæves eftersøgt. Vraget af Galeason *Frida*, der var sunket c. 1 Sm S. for *Møen* Fyr er eftersøgt, men ikke fundet. *Møen* Fyr: 54° 56' 47" N. 12° 32' 39" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 69/1544. København 1915.)

1593. Sverrig. Ölands Södra Udde. Fyr atter tændt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 49/880. Stockholm 1915.)

Ölands Södra Udde Fyr holdes tændt indtil videre. 56° 11' 50" N. 16° 24' 04" E.

1594. Sverrig. Bottniske Bugt. Sydostbrodden Fyrskib inddraget.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 49/876. Stockholm 1915.)

Sydostbrodden Fyrskib er inddraget for Vinteren. 63° 18' 48" N. 20° 10' 40" E.

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

1595. Danmark. Smaalands-Farvandet. Stubbekjøbing W. Vrag afmærket. Motorfartøjet *Haabel*, som er sunket mellem *Stubbekjøbing* og *Sodse-Gab*, ligger c. 1 Sm NE. for *Blæsebjerj Mølle*. En grøn Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt 200 m NE. for Vraget. Vragvageren: 54° 54' (18") N. 12° 00' (41") E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 69/1555. København 1915.)

1596. Danmark. Smaalands-Farvandet. Bogo. Fyr atter i Orden.

Bogo Fyr er atter i Orden. 54° 56' 11" N. 11° 59' 55" E.

(Fyr-Port, Nr. 545.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 61/1588. København 1915.)

1597. Danmark. Smaalands-Farvandet. Kirkegrund. Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.

Kirkegrund Klokketønde er ombyttet med Vintersømærket. 55° 06' (12") N. 11° 23' (12") E.

Uddrag af Notices to Mariners.

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

No. 1108. Russian Maritime Province—Gulf of Tartary. Byelkina Point (Cape Disappointment)—Light established. Position. Lat. 45° 49' 00" N., long. 137° 41' 00" E., on chart No. 3341. Abridged description. Lt. F., 318 ft., vis. 20 m. Details: Character: A fixed white light. Elevation. 318 feet. Visibility. 20 miles, from 204° (S. 92° W. Mag.), through west, to 360° (N. 8° E. Mag.). Power. 700 candles. Structure. White brick tower, 42 feet in height. Remarks. The note «Lt. buildg. (1915)», shown against Byelkina point on some copies of the charts, is to be expunged. Variation. 8° W. (Notice No. 1108 of 1915, dated 18th November.)

Charts affected. No. 3341, Gulf of Tartary, southern sheet. No. 452, Yezo island. No. 2405, The Kuril Islands. No. 2459, North-west Pacific ocean, &c. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 2206 n. E.C. Korea and Siberia, &c., Pilot, 1913, page 216.

No. 1109. Japan—Tsu Sima. Tsutsu Zaki—Rock northward of. Position. At a distance of 15¹/₁₀ cables, 356° (N. 1° E. Mag.), from Tsutsu zaki lighthouse, and about 4¹/₂ cables from the shore. Lat. 34° 07¹/₂' N., long. 129° 09¹/₂' E. Description. A rock awash. Variation. 5° W. (Notice No. 1109 of 1915, dated 18th November.)

Charts affected. No. 2385, Tsu sima. No. 127, Hirado kaikyo to Shinonoseki kaikyo. No. 3366, Fusan harbour to Port Hamilton. No. 104, Korean archipelago, south portion. Publications. Japan Pilot, 1914, page 543. E.C. Korea and Siberia, &c., Pilot, 1913, page 83.

No. 1112. Japan—Yezo, South Coast. Otschishi Zaki—Rock westward of. Position. At a distance of 3 miles and 1¹/₂ cables, 261° (S. 87° W. Mag.), from Otschishi zaki lighthouse. Lat. 43° 09¹/₂' N., long. 145° 26¹/₂' E. Depth. 3¹/₂ fathoms. Remarks. A steamer reports having touched on this rock, which is to be marked «P.D.» on the charts. Variation. 6° W. (Notice No. 1112 of 1915, dated 19th November.)

Charts affected. No. 452, Yezo island. No. 2405, The Kuril Islands. No. 2459, North-west Pacific ocean, &c. Publication. Japan Pilot, 1914, page 728.

No. 1124. China—Kwang Tung Peninsula, Dairen Wan. Dairen Kō—Existence of a Rock. Position. At a distance of 12 cables, 215° (S. 40° W. Mag.), from Hai myo to Δ. Lat. 38° 57¹/₂' N., long. 121° 38¹/₂' E. Depth. 2¹/₂ fathoms. Description. A pinnacle rock. Variation. 5° W. (Notice No. 1124 of 1915, dated 20th November.)

Charts affected. No. 3654, Dairen wan. No. 1798, Kinchau to Terminal head. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 559.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge, Vest paa er Markedet uforandret med kun faa Trælaster fra Vestsverig og Østnorge for skaaren Last, medens der er flere Propslaster, men enkelte Befragtere søger at trykke Raterne ned; iøvrigt ligger dette Marked uforandret.

Hvad Returfragterne Vest fra og Mellemrigsfart paa Vestengland, Frankrig, Portugal og Middelhavet angaar, er Markedet vedvarende fast. 18 à 20 Kr. for Kul fra Øst-britannien til Østnorge og Danmark. 40 à 42/6 fra Syd-og Vestengland til Middelhavet med samme Rater til Portugal.

Angaaende de mindre Skibe ligger Befragtningsforretningen paa Tyskland nu nærmest stille, dels reflekterer Skibene nu mindre derpaa, ligesom der heller ikke er saa mange Ordres i Markedet derfra. Danmark er fra Provinserne stadig ret livlig, og for Skibe, som reflekterer paa Option af nordligst Aalborg vil 7 à 8 Kr. være opnaelig; ellers slutes til 5 à 5¹/₂ Kr. Kjøbenhavn har i den forløbne Uge været mattere og Udsigt til nogen væsentlig Bedring er der egentlig ikke, der slutes Byg til Odense 5¹/₂ Kr., Aalborg 6 Kr., Hvide til Svendborg 4 Kr., Glutenfoder til Rudkjøbing 5 Kr., Rapskager i Sække til Odense 6 Kr., Oljekager løse til Skive 8 Kr., Bogense 4 Kr.: for Majs til Bornholm noteres omkring 6 Kr.

Fra Sø og Land.

Svendborg Navigationsskole. Ved 3dje Eksamen i 1915 var af Skolen indstillet ialt 17 Elever, nemlig 12 til den almindelige Styrmandseksamen (1. Afdeling) og 5 til den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling). Alle bestod.

Nybygninger, Køb og Salg.

Det første af de ved Frederikshavns Værst og Flydedok under Bygning værende dobbeltskruede Motorskibe til Det østasiatiske Kompagni i Kjøbenhavn er den 8. ds. sat i Vandet.

Skibet har følgende Dimensioner: Længde 160', Brede 28' 6", Dybde 12' 6". Brutto Tonnage 600 Tons. Skibet er rigget med tre Master og forsynet med to Stk. 160 B. HK. Bolindermotor uden Vredindsprøjtning og med to Stykker Motorspil til Læstning og Løsning.

Skibet, der ved Aføbningen fik Navnet «Maracaibo», skal være hjemmehørende paa St. Thomas.



Skibsefterretninger Dampskibe.

C. K. Hansen, Aggersborg afg. Leith 11/12. — Amalienborg ank. Haugesund 12/12. — Brattingsborg ank. Porto Ferrao 4/12. — Borglum afg. New York 10/12. — Dansborg ank. Kjøbenhavn 10/12. — Elsborg ank. Kjøbenhavn 22/11. — Flynderborg ank. Kjøbenhavn 12/12. — Guldborg ank. Garston 27/11. — Gurre ank. Tyne 11/12. — Hammershus afg. St. Lucia 7/12. — Harrildsborg pass. Skagen 10/12. — Jelling afg. New York 29/11. — Jømsborg afg. Svendborg 12/12. — Jungshoved afg. Buenos Aires 9/12. — Jægersborg ank. Sunderland 11/12. — Kallundborg ank. Glasgow 9/12. — Kulo afg. Baltimore 20/11. — Klampenborg afg. Gibraltar 8/12. — Kronborg ank. Buenos Aires 17/11. — Lejre ank. Galveston 12/12. — Næsborg ank. Kjøbenhavn 10/12. — Randelsborg pass. Hirtshals 13/12. — Rosenborg pass. Gibraltar 5/12. — Silkeborg afg. Cardiff 11/12. — Skanderborg ank. Vejle 13/12. — Skodsborg ank. Manchester 4/11. — Spigerborg ank. Cette 1/12. — Stegelborg afg. Char-

leston 21./11. — Stjerneborg afg. Rotterdam 11./12. — Tørborg afg. St. Vincent 2./12. — Taaruborg ank. Kjøbenhavn 8./12. — Ulfborg pass. Dungeness 19./11. — Uranienborg ank. South Shields 5./12. — Ørkild ank. New York 12./12.

Vesterhavet. Dorthen, Jessen, ank. Kjøge 14./12. — Fylla, Brinck, afg. Ardrossan 13./12. til Alicante. — Karla, Pedersen, afg. Malaga 13./12. til London. — Stella, Nielsen, afg. London 13./12. til Newcastle. — Dagmar, Sørensen, pass. Singo 13./12. for Alicante. — Olga, Christensen, afg. Kramfors 13./12. til Erith Buoy. — Cito, Brinch, ank. Ardrossan 10./12. — Nora, Møller-Hansen, afg. Frederikshavn 12./12. til Palma. — Høbe, Jensen-Brinch, ank. Metbil 11./12. — Polly, Mathiasen, afg. Kjøbenhavn 11./12. til Ronen. — Rigmor, Uldall, ank. Sunderland 10./12. — Ellen, Hansen, pass. Helsingør 11./12. for Alicante. — Inger, Jensen, ank. Gefle 11./12. — Gerda, Iversen, ank. Hull 9./12. — Thyra, Lund, afg. Hernösand 10./12. til Sevilla. — Carmen, Basse, afg. Kjøbenhavn 10./12. til Hartlepool. — Bertha, Johansen, pass. Dover 9./12. for Goole. — Nexos, Jensen, afg. Frederikshavn 10./12. til Barcelona. — Johanne, Mikkelsen, afg. Lundy Island 8./12. til Sevilla. — Nordsoon, Nielsen, afg. Ardrossan 8./12. — Nerma, Madsen, ank. Lorient 8./12. — Nancy, Pedersen, ank. Pasages 7./12.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Johan Siem, Tannebek, ank. Sunderland 10./12. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Newcastle 11./12. — Russ, Petersen, afg. Norfolk 10./12. — Vladimir Sawin, Wittenkamp, afg. Korsør 11./12. — Excellence Pleske, Boutrup, afg. Leith 9./12. — Michael Ontchoukoff, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 8./12. — Generalkonsul Pallison, Folkenberg, ank. Newcastle 13./12. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Gibraltar 6./12. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Kjøbenhavn 10./12. — Nawa, Dahl, ank. Marseilles 8./12. — Freja, Harhoe, afg. Gibraltar 4./12. — Rota, Christensen, ank. Marseilles 11./12.

Det østasiatiske Kompagni. Bandon ank. Bangkok 11./12. udg. — Fionia ank. Kjøbenhavn 12./12. — Pangan pass. Tynen 13./12. hjemg. — Panama afg. Singapore 1./12. udg. — Falstria pass. Magellan 27./11. hjemg. — Tongking afg. Perim 10./12. udg. — Columbia afg. Suez 10./12. udg. — Australien afg. Newcastle S. W. 1./12. hjemg. — Selandia afg. Stornoway 11./12. udg. — Jutlandia ank. Valparaiso 12./12. udg. — Annam afg. New York 9./12. udg. — Siam pass. St. Vincent 11./12. hjemg. — Kina ank. Marseille 3./12. hjemg. — Natal afg. Colombo 6./12. hjemg. — Arabien afg. San Francisco 24./11. hjemg. — Chumpon ank. Rio 12./12. udg.

Orient. Delagoa afg. Newcastle 8./12. udg. — Magdala afg. Shanghai 24./11. hjemg. — St. Croix ank. Buenos Aires 6./12. udg. — Rhodesia afg. Cape Town 8./12. udg. — Tranquebar pass. Gibraltar 21./11. udg. — Transvaal ank. Junin 9./12. udg.

Skandia. Rødfaxe, Petersen, ank. Söderhamn 1./12. — Gulfaxe, Petersen, afg. Skutskar 10./12. til Zaandam. — Skinfaxe, Weichardt, ank. Baltimore 12./12. — Rimfaxe, Haure Petersen, ank. Burntisland 10./12.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Arzew 8./12. — Elna, Rathje, ank. Genua 29./11. — Therese, Izard-Pedersen, afg. Valencia 7./12. — Harriet, Larsen, ank. Kirchaldy 9./12. — Dagny, Therkildsen, afg. Tynen 3./12. — Simone, Hansen, afg. Oran 11./12. — Jeannette, Olsen, afg. Valencia 10./12. — Vera, Riso, ank. Methil 5./12. — Daisy, Jørgensen, afg. Oran 9./12. — Anine, Leth, ank. Genua 1./12.

Dania. Mary, Clausen, ank. St. Vincent 9./12. — Flora, Lorentzen, afg. Fowey 4./12. til Newport News. — Nelly, Clausen, afg. Burntisland 10./12. til Kolding. — Lilly, Bang, ank. Calais 5./12. — Alexy, Duhn, pass. Helsingør 10./12. for Rouen. — Dagny, Sørensen, pass. Helsingør 10./12. for Calais.

Thurs. Petrine Hansen, Hansen, ank. Burntisland 8./12.

Brix Hansen Co. Hillerød, Ankersen, ligger i Fleetwood.

Redby Havn. Lidso afg. Kjøbenhavn 7./12. til Holbæk. — Dansted afg. Methil 6./12. — Rolf afg. Kalundborg 7./12. til Halmstad. — Rixo afg. Holbæk 8./12. til Karlskrona.

Orion. Sirius, Møller, afg. Leith 13./12. til New York. — Orion, Madsen, ank. Svendborg 14./12. — Vulcan, Christensen, ank. Hernösand 7./12.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Leith 8./12. — Emanuel, Svane, ank. Burntisland 8./12. — Energi, Jensen, ank. Aalborg 10./12.

Sejlskibe.

Svendborg. Cimbria, Larsen, ank. Genua 5./12. — Nordon, Olsen, ank. Rochefort 6./12. — C. V. Potersen, Petersen, ank. Swansea 6./12. — Delos, Andersen, ank. St. Nazaire 9./12. — Doris, Kølke, ank. Risor 9./12. — Lindhardt, Lundquist, ank. Leiths Red 10./12. — Embla, Petersen, ank. Granton 11./12. — Katrine, Hansen, ank. Helsingør 11./12. — Phonix, Jørgensen, ank. Blyth 11./12. — Røssing, Larsen, ank. Thurs 12./12. — Ebenezer, Jensen, ank. Poole 11./12. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Granton 11./12. — Philip, Christensen, ank. Nykjøbing 11./12.

Æro. Karl, Johansen, ank. Kjøbenhavn 5./12. — Ludvig, Bramsen, ank. Fleetwood 4./12. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Quimper 6./12. — Solon, Eriksen, ank. Halmstad 6./12. — Acacia, Jensen, ank. Kjøbenhavn 6./12. — Alta, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 6./12. — Johanne, Jørgensen, ank. Ildux 5./12. — Activa, Christensen, ank. Croisic 7./12. — H. H. Petersen, Friis, ank. St. Nazaire 7./12. — Juno, Godtfredsen, ank. Kjøbenhavn 6./12. — Eos, Nielsen, ank. Brest 6./12. — Anne, Levinson, ank. Kjøbenhavn 7./12. — Nathalia, Eriksen, afg. Ayr 6./12. til Hennebont. — Johanne ank. Rochefort 8./12. — Iris, Stegmann, ank. Aalborg 9./12. — Inverurie, Friis, ank. Skelskør 9./12. — Arken, Andersen, ank. Holbæk 9./12. — Mary, Andersen, ank. Landskrona 10./12. — Argo, Clausen, er ank. Kenitra. — N. Hansen, Albertsen, afg. New Foundland 9./12. til Gibraltor f. O. — Ofelia laa den 7./12. i Stavanger p. Gr. af daarligt Vejr. — Hjalmar laa den 7./12. i Stavanger p. Gr. af daarligt Vejr. — Marie, Christensen, ank. Kjøbenhavn 8./12. — Althæa, Albertsen, ank. Rahat 9./12. — Døbra, Rasmussen, afg. St. Johns 10./12. til Malaga. — Harris, Harris, afg. Fleetwood 10./12. — Freya, Albertsen, ank. Svendborg 13./12. — Freden, Christensen, afg. Troon 12./12. til Brest. — Alicante, Rasmussen, er ank. Alicante. — Hecla, Christensen, afg. Irvine 12./12. til Hennebont. — Hydra, Christensen, ank. St. Brieux 10./12. — Doris, Boye, ank. Granton 10./12. — Thyra, Hansen, ank. Havre 11./12. — Ero, Christensen, ank. Marseille 11./12. — Dana, Friis, ank. Wismar 11./12. — Adjutor, Koek, ank. Hals 12./12. — Iduna, Rasmussen, ank. Randers 12./12. — Vega, Petersen, ank. Kalundborg 13./12. — Minde, Rasmussen, ank. Kalundborg 13./12.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 16. December 1915. — Den danske Skibsfart under Krigen. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Antwerpen som Trafik- og Rederihavn. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns officielle Børskurs.

STEEN GIEBELHAUSEN

Aktieselskab, Copenhagen

Steam & sailing ship owners — Chartering agents — Baltic & White Sea Chartering a speciality

Frederiksberggade 1. Tel.-Addr.: Steengiebel, Telephon: Central 12608 & 12607

ALFRED CHRISTENSEN

STEAMSHIP OWNER

STEAMSHIP, AVERAGE, INSURANCE & CHARTERING

AGENT COAL MERCHANT

MANAGER OF „NORDISK LLOYD“ MARINE INSURANCE CLUB

TELEGRAPHIC ADDRESS: „ALFRED“

WATKINS, SCOTT'S A. B. C., ZEBRA, A. I. & PRIVATE CODES USED

Dampskib eller MOTORSEJLER

circa 200/500 dw. ønskes.

Tilbud af enten ældre eller Nybygning med fulde Particulars modtager

N. J. NIELSKOV,
Kirkegårdsvej 32,
Kjøbenhavn S.

Dampskibsfører.

En yngre, energisk og økonomisk Dampskibsfører, som har gode anbefalinger fra tidl. Stilling, søges til en Nord-Østersø-Damper. Kapitalindskud ønskes. Billet mrk. »1771« modtager **Sylvester Hvids Bureau**, Nygade 7, København K.

Skibsfører.

En dygtig og valanbefalet Skibsfører med 5 à 10.000 Kr. der vil være med til at købe et ældre klassificeret Sejlskib søges. Billet mrkt. „666“ modtager Bladets Kontor.

Søfartsteknisk Forening

afholder Møde Fredag den 17. December Kl. 8 Aften i Odd Fellow Palæet, hvor Hr. Ingeniør BARFOED vil tale om »Undervandsbaadens Udvikling og nuværende Standpunkt«.

Stavanger Preserving Co.

Stavanger.

Hermetik til Skibsbrug

faas hos

Skibsprovianteringshandlerne

over hele Verden.

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



OLSKIND

Bedste Olietøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faas overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

H. NIELSEN

1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags
Skibsreparationer.

Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

P. Ph. Stuhr's Maskin- & Skibsbyggeri,
Aalborg.

5 Ophalerbeddinger for Skibe indtil 240 Fod lange og
1100 Tons Egenvægt.

Reparationer udføres hurtigt og solidt

Jydsk Telefon: 1177. — Statstelefon Nr. 9.

Telegram-Adresse: »STUHR«.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{1/2}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne. Største Skin 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse: VÆRFTET FRH. —

— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

DE FORENEDE JERNSTØBERIER ^{1/2}

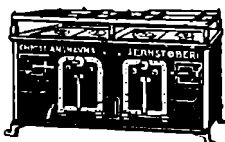
AFDL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI

HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS
BAGE
OVNE

MABYS KOMFURER
I ALLE STØRRELSER



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

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. „Danskelloyd“

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 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:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

Kristiansgade 17.

Kongelige Søassurance.

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 Provinshyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

Holbergsgade 1, 1. Sal.

Copenaure

42

Fjerde Søforsikringssselskab 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



NORSKE LLOYD

Kristiania

Sø-, Vare-, Breakdown-

og Ansvarsforsikring.

„SKANDINAVIA“

Stiftet 1899

Hovedkontor: Kongens Nytorv 6, København K.

Aktiekapital og Reserver: 17 Millioner Kroner

overtager

Sø-, Transport- og Krigsforsikring

Generalagentur:

A. N. GRØN & W. WITZKE,

Telefon 9316

København

Kongens Nytorv 6

Sigurd von Pfaler & Co.

Assurancekontor for

Sø-Transport og

Krigsforsikring

Østergade 37. — København K.

Telefon: Central 12 537. — Tlgr.-Adr.: „KRIGSPFALER“.

LANDMANDSBANKEN

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

Hill-Madsen°

Smede & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnens, Købh. Telef. 5269. Privat Tel. Øvre 2238 x.

WIESE & Co., LISSABON.

SKIBSMÆGLERE & SALTEXPORTØRER.

Bunker Kul. (Største flydende Kullager). Billigste Priser.

Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205.

Kjøbenhavns
uofficielle Børskurs d. 15. Decbr. 1915.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Føreneede Dampskibs-Selskab		216 ³ / ₄	217
Danmark		215 ¹ / ₄	246 ¹ / ₄
Norden		239	239 ³ / ₄
Carl		247 ⁷ / ₄	258 ¹ / ₄
Dannebrog		289 ³ / ₄	290
Skjold		248 ¹ / ₄	249 ¹ / ₄
Urania		—	—
Dampsk. af 1896		262 ¹ / ₄	264
Højndal		243 ³ / ₄	285 ¹ / ₄
Gorm		283	283 ¹ / ₄
Neptun		262 ¹ / ₄	262 ¹ / ₄
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		140 ³ / ₄	141 ¹ / ₄
State- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₁₀₀ uops. Stats.		—	—
3 ¹ / ₁₀₀ Husejer Kreditk. I. Afđ. I. S.		—	—
3 ¹ / ₁₀₀ Kbhvn. Kreditk.		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — 2. Serie.		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ — 1.		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditk.		81 ¹ / ₄	82 ¹ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — 7.		—	—
3 ¹ / ₁₀₀ — 6.		—	—
3 ¹ / ₁₀₀ Landkreditk.		—	—
Aktier.			
Nationalbank		139 ³ / ₄	141 ¹ / ₄
Privatbank		117 ¹ / ₄	117 ¹ / ₄
Landmandsbank		134 ³ / ₄	139
Handelsbank		149 ³ / ₄	151
Kbhvn.s Låne- og Diskontobank		100 ¹ / ₄	100 ³ / ₄
Sukkertabr.		248	249
Bum. & Wain		123 ¹ / ₄	124 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier		151	151 ¹ / ₄
Helsingør Jærnsk.		—	—

Vækselkurs d. 15. December 1915.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	70.85	
London	17.40	
Paris	63.50	
Amsterdam	161.00	
Wien	51.00	

Møller & Rée,

Bankforretning, 16. Ved Stranden.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 6885, 6386, 8907. Kvæsthusgade I, St. København K. 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.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.
Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.
Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.

Største en gros Lager af

Tr. Rør, Fittings - Kedelrør - Armaturer



Anvend kun vor fortrinlige, sugedygtige

PUDSETVIST „AH“

i meget haandterlige Baller à 50 kilo

Sanitetsartikler, Væg- og Gulvfliser,
Bygningsstøbegods

OHLSEN & AHLMANN A/S

KØBENHAVN

Telegr.-Adresse: »OHLSEN«

Egen Telefoncentral 7890

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. Telf. 4705 og 4810.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

Faxe Lådeplads. Axel Lund. Telf. 3.

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

Aarhus. Sophus E. Johnsen. Tlf. 2859 & 2879. Tigr.-Adr.: Sejus. Breve til min Adresse leveres straks ved Skibs Ankomst. Motorbaad til Rheden.



A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedør.
Telegr.-Adr. „Vellholm“, Lovisa.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6. Telf. 9445.
Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.
Natsignaliseringslamper.

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

J. Melander,
Tlf. Bilkkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Hecksher & Søn Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havarilagerer. —

Telegr.-Adr.: **Heckshere, 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 & Bentin's Eftf.

Dam & Svensson, Skeppsmåklare,

Telegr.: **DAMSON.** **Oskarshamn.** Telegr.: **DAMSON**

P. Jørgensen & Co., Korsør.

Telegramadr.: „Jørgensen“.

— **Skibsmæglere.** —

Telefon 6 & 16.

Statstelefon 11.

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed
Petrograd og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Gronstadt.

Telegr.: **Tugboat Company „Union“** Telegr. „Søjus“
Petrograd, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

R. A. ROBERT, KØBENHAVN, AMALIEGADE 26.
BEFRAGTNING.

Telegram Adresse: „ROBERTUS“.

Telefoner: 6957 & 6358.

Statstelefon: 188.

Hans Olesens Eftf.
(Niels. Wang)
Skibsmægler, Horsens

H. P. NIELSEN
Skibshandler
ESBJERG

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

Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjerbecks Eftf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonvark
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

Jens Philipsen
Statsaut. Forhyring
Havnen 12. Telefon 732.
Horsens.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Bådebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt Ill Fagel bebovande
Reel og billig Betjening garanteres.

Telefon 5430. **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Freight“.
Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl- og Motorskibe.

Brix-Hansen & Co.
København.
Dampskibsbefragtning.
Tlf. Adr.: Telefon: 3224.
Tonnage. Telefon: 3244.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERSGADE 2.

N. W. PESCHARDT
VEJLE
anbefaler sin Skibshandel

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

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede Klædnager.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid budst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretning.
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorbaade er altid i Saen. Fri
Lnd, og Udsætning:

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at Staten autoriseret Forhyringsagent
Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187

Harald Christensen.

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

J. C. Jensen og R. B. Christiansen
Sagfører Overretssagfører
sp. Søsager
St. Voldgade 10, Randers
Telefon Nr. 47

Overretssagfører

E. Moltzen
Odense

Retssager (sp. Sø- og Handelssager)
og Handelsinkassation.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Vestre Boulevard 29. Kbhvn. B.
Retssager (sp. Søsager).

Forlang Olieøj fra

Jydsk Oliefajfabrik

Telefon 1430 Randers Telefon 1430



Fortrinlig til Bordbrug
Baging og Stegning.

Utzon & Stegmann, Skibsmæglere. Aalborg.

Telegr.-Adr.: **UTZON.**
Telefoner: 2200 - 2075.
Statstelefon 2.

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.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“.
Billig Drift - Solid - Driftssikker.

5-100
HK

A/s „VØLUND“.
Blegdamsvej 32. København N.

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 ugsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres. samt paa alle Postkontorer.

Bladet udeles 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 og Siden efter Tekst pr. Petitlinie à 45mm Bredde 25 —
De øvrige Sider pr. Petitlinie à 45mm Bredde 20 —
Moderation for 5 Gange 13 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. - Ansvarnævende Redaktør: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart«.

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

Aarhus mekaniske Værksted
Alle Slags Skibs- og Maskinreparationer
samt Kedelrensning udføres.
Fredensgade 16. Telefon 3950.

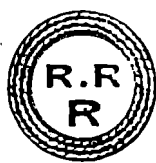
A. WILSON, Kobbersmedie
Alt Skibsarbejde udføres.
Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saason: Undersøgelser og midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværksarbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved Henvendelse til

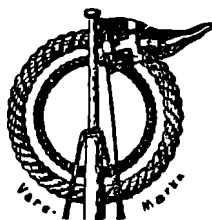
Entreprenør F. HINRICHSEN,
Thorshavnsgade 3.
Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

Randers Rebslaaeri



Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staalouge
til Skibsløst og Elevatorer



HERKULES
Hamp-Tovværk
— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad
faas kun fra
Esbjerg
Tovværksfabrik A/s

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.

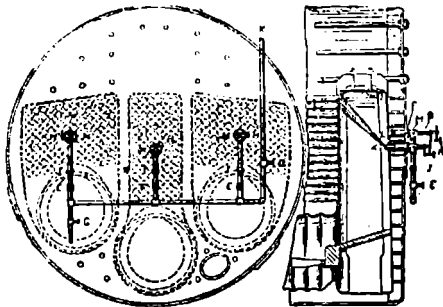
Nr. 51.

Kjøbenhavn, Torsdag den 23. December 1913.

22. 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 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 Nyttævirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 24-30.

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER.
1403 — 1406
3063 — 3073

**TUX- RAAOLIE-
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

AKTIESELSKABET HOLZAPFEL-SELANDIA

Compositloner

Jern, Staal og Træskibsbunde.
Leverandør til Flaaden.

Indregistreret

Telegramadr.: „HOLZANDIA“.

Kontor: Toldbodvej 7, Kjøbenhavn.



Varemærke

Telf.: 5601. Palm 2256.

Fabrik: Øreundsvej, Amager.

Rustbeskyttende Farve

Bunkers og Lastrum.
Leverandør til Statsbanerne.

W. Poulsen & Carr, Newcastle-upon-Tyne
Skibsmæglere og Befragtningsforretning
Bunker Kul: Prima Durham og Newcastle Dampkul
leveres Dag og Nat til billigste Priser.
Telegram-Adresse: „PROMPT“, NEWCASTLETYNE.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
Petrograd. Rusland.
Teleer.-Adr.: Heimbuerger.

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

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

Kjøbennavn
Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**„Solicum“ Patent Mønne
, Maling**

bedste og billigste Rustbeskyttende Farve færdig til Brug

Roar Rosing,
Vestervoldgade 92, København B.
Telefon Byen 3638. — Telegram-Adresse: „AMHEGN“.

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“.

BOLINDER-MOTOREN.

Uddrag af Motorleverancer:

- Motorskonnert „Kvik“, tilh. Skibsr. Knakkegaard,
570 Tons D. W. 120 H. K. Bolinder M.
- „Morten Jensen“ tilh. Skibsr. Knakkegaard,
510 Tons D. W. 160 H. K. Bolinder M.
- „Jens Riis“, tilh. Skibsr. Knakkegaard,
200 Tons D. W. 80 H. K. Bolinder M.
- „Hj. Sørensen“, tilh. Skibsr. Knakkegaard,
775 Tons D. W. 240 H. K. Bolinder M.
- Motorsklub „Turisten“, tilh. D/S Turisten, Passagerskib,
120 H. K. Bolinder M.
- Under Bygning for D/S Rødby Havn,
260 Tons D. W. 120 H. K. Bolinder M.
- Under Bygning for D/S Rødby Havn,
250 Tons D. W. 120 H. K. Bolinder M.
- Under Bygning for Østasiatisk Komp. A/S
700 Tons D. W. 320 H. K. Bolinder M.
- Under Bygning for Østasiatisk Komp. A/S
700 Tons D. W. 320 H. K. Bolinder M.

Leveret og installeret af:

N. C. Breit & Co.,
København.

Telefoner 82 88
1 02 88

Aktieselskabet

Telegr.-Adr. Bunkerdepot.

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT
Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore elektriske Kræner, til billige Priser. Kullene bliver autoriseret vejede ved automatske Vægte. Hurtig Ekspedition.
ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

Telefon 613

Aktieselskabet

Telegr. Adr. Bunkerdepot.

HELSINGØRS BUNKERKUL DEPOT.

Prima Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat til Dagens billigste Priser.

C. K. HANSEN.
KØBENHAVN.

∴ DAMPSKIBSRHEDER ∴
DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.
BEFRAGTNINGSFORRETNING.
Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dampskibsselskaberne

VULCAN og MERCUR
Telefon 5459. Telegramadresse: „Cannus“.
Korresponderende:
Reder N. P. Nielsen,
Herluf Trollesgade 28.

A. O. ANDERSEN & Co.
Copenhagen & Christiania.
Telegr.: Pacao { Copenhagen. Teleph. { 5836 Copenhagen.
Christiania. { 19369 Christiania.

STEAMSHIP OWNERS-AGENTS
Chartering - Clearance - Average.

P. Brown jun. & Co.
Dampskibsrederi * Dampskibsagentur.
Amallegade 43. — Telegr.-Adr.: »Brown«. — Tlf. C. 276.

ALFRED CHRISTENSEN
STEAMSHIP OWNER
STEAMSHIP, AVERAGE, INSURANCE & CHARTERING
AGENT COAL MERCHANT
MANAGER OF „NORDISK LLOYD“ MARINE INSURANCE CLUB
TELEGRAPHIC ADDRESS: »ALFRED«
WATKINS, SCOTT'S A. B. C., ZEBRA, A. I., & PRIVATE CODES USED

Knud Degn. Raadgivende Ingeniør.
cand. p. lyt. M. Ing. F.
projekterer og leder Udtørelsen af alle Slags
Havne- & Uddybningsarbejder
Kontor: Havnegade 55, København K. Telefon 351.

DEMAG



**Losse- og Transportanlæg,
Havnekræner,
Wagontippere,
Selvgribere.**

REPRÆSENTANTER:
Edwards & Rasmussen
INGENIØRER.
København B, Vestergade 3.
**DEUTSCHE MASCHINENFABRIK A-G
DULSBURG**

„UTRECHT“
Maskin- og Skibsbyggerier,
ved Ingeniør Andr. Vang, Hellerup,
Generalrepræsentant
for Skandinavien og Rusland.

HÄNSCHELL & C^o.
BARBADOS W. I.
Skibsmæglere og Skibsændlere.
Forakud ydes for Proviantering etc. samt hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønsket) mod Revisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Tøler i Kjøbenhavn.
Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

K. F. MARSTRANDS EFTF.
BRÜNNICH & VINDSEN — Etabl. 1853
HELSINGØR.
Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clearance.
Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.
Reien eller Havnen.
Telegramadr.: Marstrands — Telefon 27 og 427 Nattelefon 427. Post Box 14

H. NIELSEN
1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags
Skibsreparationer.
Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

Kjøbenhavn, den 23. December 1915.

Dødsfald. En i Søfartskredse anset og kendt Mand, Skibsreder Chr. Jensen, Hellerup, er den 11. ds. død af et Hjerteslag. Jensen, der blev 72 Aar, førte i sine unge Dage selv sine Skibe. Han var Typen paa en djærv og brav Sømand, og selv paa sine gamle Dage kunde han ikke undvære Søen, men sejlede om Sommeren i de danske og tyske Farvande med sin Lystkutter. For en halv Snæs Aar siden førte han Nordens største Lystkutter »Nordvest«, der tilhørte Etatsraad Hegel.

I mange Aar har han ejet Fyrskibene ved Korsør og Gjedser, om hvilke han havde Kontrakt med de danske Statsbaner.

Kaptajn Jensen havde flere Tillidshverv indenfor sin Stand og var bl. a. Formand for Foreningen af mindre Sejlskibe. Han var en dygtig Sømand med Hjertet paa det rette Sted og man henvendte sig aldrig forgæves til ham om Hjælp, hvis det stod i hans Magt at hjælpe.

Forbud mod Skibskøb til Norge. Ved en provisorisk Andordning af 14. ds. er det bestemt, at udenlandske Skibe af registreringspligtig Størrelse, som er over 15 Aar gamle, indtil videre ikke maa indkøbes af norske Statsborgere eller norske Selskaber uden Tilladelse af Udenrigsdepartementet. Saalænge Tilladelse til Erhvervelse ikke er givet, maa Skibe ikke indføres i Skibsregisteret og ikke tilstaa midlertidigt eller endeligt Nationalitetsbevis. Anordningen træder i Kraft straks.

Konsulatvæsnet. Under 13. Oktober har Udenrigsministeriet ansat K. G. J. Brandt af Colberg som aflønnet Vicekonsul sammesteds under det kgl. Konsulat i Stettin.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Tunis: Havnestæderne Saloniki og Piræus er erklæret for pestfri.

Undervandsbaadenes Arbejde. De tyske og østrigske Undervandsbaade har hidtil sænket 508 Skibe paa ialt 917.819 Tons. (Norg. Hand. og Sjøft.)

Sejladsen paa Østersøen. The Baltic and White Sea Conference meddeler den 20. ds.:

Gefle. Temperaturen 0. Byen har rekvireret to Isbrydere mere. Flere Dampere ankommet i Gaar og i Dag.

Örnsköldsvik: Navigationen sluttet.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nantisk Afdeling, den 21. December.

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

Løgstør (16.) Vest for Løgstør: isfrit. Øst for Løgstør: Sammenpakket Sjø- og Kvadderis, Sejlskibe Bogsørhjælp.

Mariagerfjord (20) Fra Scen til Als Odde: isfrit. Fra Als Odde til Hadsund: enkelte Steder: sammenpakket Sjø- og Kvadderis, vanskelig for Sejlskibe.

Svenske Farvande.

Sundsvall. Søen: Usigtbart, iøvrigt svær Fastis, med Isrendo til Sandsvallfjorden og Alnönsund.

Hudiksvall. Søen: Drivis; for øvrigt: svær Fastis, Skibsfart kun mulig med Isbryderhjælp.

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

Örskär. Mod Øst: isfri. Mod Nord: los Sjø- og Kvadderis; Grepen lukket.

Sandhamn. Fra Kanholm til Stockholm: tynd Fastis, Renden holdes aaben af Isbryder.

Varberg. Havnen: tynd Fastis, vanskelig for Sejlskibe.

Vinga. Isfri.

Strömstad. Idefjorden: svær Fastis, Skibsfart kun mulig for kraftige Dampere.

Om Fragtregulering.

Af J. F. Myhrø, Direktør for The Baltic & White Sea Conference.

Vi har modtaget følgende:

Spørgsmaalet om Regulering af Fragter ved Indgriben af Kræfter, der vil trodse Loven om Tilbud og Efterspørgsel, er et Problem af gammel Dato. Vistnok er Bestræbelserne hidtil gaaet ud paa at finde en Udvej til at forbedre Redernes Vilkaar, naar Fragterne var tabbringende, ved at fastsætte de saakaldte Minimumafgifter, under hvilke Rederne skulde forpligte sig til ikke at sejle. Et Forsøg i denne Retning, vistnok det første saavidt erindres, blev gjort for mange Aar siden i den gode gamle Sejlskibstid, da norske Sejlskibsredere oprettede en Slags Overenskomst sig imellem, hvorefter de forpligtede sig til ikke at sejle under en vis Minimumsfragt for Trælaster fra Nord-Amerika til Evropa.

Det viste sig imidlertid, at de Redere, som stod udenfor Overenskomsten, underbød deres Kolleger og derved gjorde det hele komplet illusorisk. Der blev intet ud af Minimumsfragter den Gang. Mange Aar derefter blev Tanken taget op paany. Denne Gang af Dampskibsredere. Dette var i Aaret 1905, da The Baltic and White Sea Conference blev stiftet, at Rederne fra de forskellige europæiske Lande mødtes i Kjøbenhavn til Raadslægning om, hvad der kunde gøres for at forbedre deres Vilkaar paa Grund af de tabbringende Østersøfragter, som i længere Tid havde været gældende. Man endes da om at oprette Minimumsfragsatser, under hvilke Rederne ikke skulde sejle. Til en Begyndelse saa det virkelig ud, som om Redernes Sammenslutning havde formaaet at øve et Tryk paa Markedet, men det viste sig imidlertid, efterhånden som Erfaringer indhøstede, at Redernes Livsvilkaar og Skibenes Beskaffenhed var saa forskelligartede — med andre Ord: man kan ikke skære alle Redere over én Kam — at det var umuligt at gennemføre en kunstig Regulering af Fragter paa en effektiv Maade, saameget mere som ikke alle Redere deltog i Overenskomsten. Man maatte omsider høre sig for den ubønhørlige Lov, der i første og sidste Instans bestemmer Fragterne: Tilbud og Efterspørgsel.

Den Gang var det altsaa de daarligere Fragter, som foranledigede Rederne til selv at tage Affære. Der var vist intet Menneske den Gang, som, selv i sin vildeste Fantasi, anede, at vi skulde opleve den Dag, da Forholdet skulde blive omvendt. Dog saaledes er det. Det synes næsten som en Paradox. Vi er i Dag Ansigt til Ansigt med en Situation, som vel næppe nogensinde er indtruffet i Skibsfartens Historie. Vi befinder os nu i en Periode, hvor Fragterne er uaaet til en saadan Høide, at Rederne hestkveldes for at berige sig formeget ved deres Skibe. Og nu er det ikke mere Rederne, som tager Affære.

I nogle Lande har Statsmagterne forsøgt at gribe ind ved Forholdsregler, der skulde dæmme op for Reder-

nes Fortjeneste. Allerede for nogen Tid siden var det i England stærkt paa Tale at indføre saakaldte Maksimalfragter gennem Regeringslove, men dette blev mødt med saa stærk Modstand, at man opgav Tanken. Som en meget kendt engelsk Fagavis skrev ved den Lejlighed: »Hvis der forlanges Maksimalfragter, saa maa der ogsaa sørges for, at Rederne beskyttes ved Minimalfragter« — i Retfærdighedens Navn. Nu er der, som bekendt, i disse Dage udfærdiget en Lov i England, som ogsaa har en Fragtregulering for Øje. Denne Lovs udøvende Myndighed ligger i Hænderne paa en af Regeringen udnævnt »Ship Licensing Comité«, der er bemyndiget til at forbyde britiske Skibe at føre Ladning fra en fremmed Havn til en anden, medmindre der gives speciel Tilladelse (licence). Desuden er der udstedt en Anordning, der giver Regeringens Myndighed til at rekvirere (requisition) britiske Skibe til at bringe Fødemidler og andre Nødvendighedsartikler til Storbritannien.

At dømme efter de engelske Søfartsorganer har disse Anordninger allerede nu mødt saamegen Modstand og ført til saadan Konfusion i hele Skibsfartens Maskineri, at der er opstaaet en vidtløftig Diskussion om, hvorledes man skal klare Situationen. Grundtonen i hele Bevægelsen om disse Anordninger er, at Regeringen ved sin Indgriben hæmmer Rederne i deres Dispositioner og derved den frie Skibsfart, hvorved der opstaar en fuldstændig Forskydning af Forholdet mellem Tilbud og Efterspørgsel. Sannilidig gøres gældende, at de udenlandske Redere høster Fordel af denne Indgriben paa Bekostning af de engelske, og at de engelske Skibe paa denne Maade jages bort fra England. Der spørges blandt andet, hvorfor hjælper ikke Regeringen Skibsrederne, naar Tiderne er daarlige? Og videre, vil Regeringen befale Købmændene, naar Fragterne er lave, at betale højere Rater? Et Blad rammer vistnok Sømmet paa Hovedet, naar det skriver: »Every restriction leads to the curtailing of the supply and an increase in the demand, and this means an increase in rates«.

Det ser saaledes ud til, at de Foranstaltninger, der er truffen i England, ikke vil gavne nogen af Parterne. Vender vi os imod vore hjemlige Kyster, vil vi erindre, at Spørgsmaalet om Indførelse af Maksimalfragter først blev bragt paa Bane ved den skandinaviske Reder-Konference, som blev holdt i Göteborg i Februar Maaned i Aar. Man vil da erindre, at Resultatet af denne Konference var negativt. Efter grundigt at have drøftet Sagen i flere Dage, gav Rederne en klar og udtømmende Fremstilling af Forholdene og paaviste, hvorledes den paatænkte Regulering af Fragterne ved Maksimalpriser umuligt kunde gennemføres i Praksis uden at støde an imod de mest elementære Love for den fri Skibsfarts Trivsel og Udvikling. Man maa jo ikke glemme, at Skibsfarten er international og arbejder paa det aabne Verdensmarked under Konkurrence med de øvrige Nationers Skibe. I denne Redegørelse blev det blandt andet paapeget, hvilke enorme Byrder der nu paahviler Skibsfarten sammenlignet med tidligere; blandt disse nævnes Risiko for, at Skibene skal blive opbragt af de krigsførende Magter, den ændrede og ofte betydelig længere Vej, Skibene maa gaa paa Grund af Minefare etc., de uberegnelige Ophold, Skibene udsættes for under Rejsen, og ikke mindst, naar de kommer i Havn (det hænder jo, at Skibe har maattet ligge i ugevis for at lade eller losse). Krigsforsikring, de høje Bunkerpriser, Forhøjelse af Hyrer etc. etc. Alle disse Udgifter (ikke at tale om den store Risiko, der er forbundet med Sejlads nu til Dags) og uhyre Ophold, som selvfølgelig ogsaa maa omsættes i direkte Fragttab, synes at være ukendt eller overset af d'Hrr. Kritici, som mener, at Rederne tager sig ublu betalt ved de høje Fragter. Hvis man blot vil ikke alene addere, men ogsaa subtrahere, vil man ogsaa blive mere overbærende i sin Kritik. Der er i det hele saa mange Ting at tage i Betragtning i For-

bindelse med den nu indtraadte Situation, som Udenforstaaende, der ikke direkte har med Skibsfart at gøre, har saa vanskeligt ved at sætte sig ind i. F. Eks. hvorledes var Situationen for Skibsrederne før Krigen? Den var saaledes, at det for mange Redere kneb haardt nok at faa Regnskabet til at balancere. Man maa huske paa, at Skibsrederne i det store Hele har meget tabt Terræn at indvinde fra de mange magre Aar, som de har gaaet igennem. De har derfor god Brug for den Fortjeneste, de nu høster, til at sætte til Side til Reservefond til ny Trængselsaar, til rigelige Afskrivninger, og til Anskaffelse af ny Skibe.

Og hvorledes er Situationen nu? Hvem har Skylden for de høje Fragter Visselig ikke Rederne. Selvfølgelig er Krigen den direkte Aarsag. Man maa til at begynde med tage i Betragtning, at Verdenstonnagen (c. 40 Millioner Brutto Reg.-Tons) er reduceret med c. 10 Millioner Brutto Reg.-Tons (foranlediget ved Beslaglæggelse af den tysk-østrigske Tonnage og Beslaglæggelse af en stor Del af den britiske Tonnage af det engelske Admiralitet til Krigsøjemed etc.), hvilket selvfølgelig maa indvirke paa Fragterne. Forholdet er altsaa, at der ikke er tilstrækkelig Tonnage, saaledes at Købmændene for at tilfredsstille deres Behov maa betale derefter — med andre Ord: Efterspørgslen er stærkere end Tilbudet. Resultatet er ganske logisk: høje Fragter. Dernæst maa alle de øvrige Aarsager, som er nævnt i Göteborg Konferencens Redegørelse, deriblandt ikke mindst de lange Ophold for Skibene i Lade- og Lossehavnene, medregnes. Disse har jo ogsaa sin direkte Aarsag for de krigsførende Landes Vedkommende: Manglen paa Arbejdskraft til Ekspedition af Skibene. Alle disse Faktorer er nltsaa medvirkende til Fragternes Stigning. Og nu skal Rederne beskattes herfor. Vilde det ikke være mere logisk og retfærdigt, om (som det er antydnet i Søfartsorganer) der søgtes en Udvej for de forøgede Udgifter ved at sørge for en hurtigere Ekspedition af Skibene i de forskellige Havne. Herved vilde Udgifterne og som Følge deraf Fragterne kunne reduceres betydeligt.

Det synes i det hele taget at fremgaa af de Forslag, der nu er oppe for at begrænse Redernes Fortjeneste, at man har faaet fat i den gale Ende ved at forveksle Virkning med Aarsag. Hvis man først vilde forsøge paa at udbedre en Del af de Aarsager, der har foraarsaget Fragtstigningen, vil man maaske komme Sagen nærmere.

Siden Fragt-Konferencen i Göteborg er Spørgsmaalet om Maksimalfragter atter dukket op i de nordiske Lande. Her i Danmark er der nu et Forslag fremme fra Regeringen om at fastsætte Maksimalfragter for Majs og Kul. Det ligger udenfor denne Artikels Ramme at behandle denne Sag, forsaavidt som den berører Danmarks indre Forhold, saameget mere som den saa indgaaende er udredet i danske Aviser, der har fremdraget de utallige Faktorer, som spiller ind. Formaålet med disse Betragtninger er kun at behandle Spørgsmaalet Maksimalfragter belyst fra et internationalt Rederstandpunkt. Det kan nemlig ikke nægtes, at alt hvad der berører Fragter er et internationalt Spørgsmaal i den Forstand, at Skibene i Modsætning til Husene, der ikke kan flyttes, er bevægelige Transportmidler mellem de forskellige Lande. Derfor er det Spørgsmaal, der her rejses om Maksimalfragter, af Betydning for alle Skibsredere uanset Nationalitet.

Det kan da være af Interesse at se, hvad man tænker i Norge om Fragtreguleringen. En fremtrædende norsk Fagmand paa dette Omraade skriver:

»Spørgsmaalet har blot været drøftet lejlighedsvis i Aviserne, uden at Regeringen har fundet sig foranlediget til at gribe ind. Det erkendes nemlig i Almindelighed, at Skibsfarten er den Næring, som ikke maa belastes altfor urimeligt, ellers faar man intet ud af den, hverken for Staten eller for Private. Ved de mange tunge Byrder, som Krigen paa-

lægger Landet, og hvilke Byrder hovedsagelig paa lægges Skibsfarten, direkte og indirekte, gør den Opfattelse sig gældende, at man ikke maa ødelægge denne vigtige Erhvervskilde. Skibsfarten støtter baade Eksport, Import og Handel. De fleste, fra Arbejderne til Statsfunktionærene, tjener lidt paa Forholdene, og det letter Byrden af de dyre Tider. Kravet om Regulering af Fragterne er derfor ikke fremtrædende. Rederne stiller sig gjerne saa rimeligt som muligt ved Hjemmefragternes Beregning og søger ikke at spænde Buen op. Det hele reguleres ganske naturligt som en Stramning ogsaa paa Hjemmemarkedet, naar Fragterne gaar op paa andre Farvande paa Grund af Foranstaltninger, som griber ind i den for Tiden skarpe Grænse mellem Tilgang og Behov af Tonnage. Alle specielle forstyrrende Momenter maa jo stramme Markedet, i Særdeleshed saa længe Ekspeditionsforholdene er saa elendige alle Steder i de krigsførende Lande.

Disse Forhold bør Skibsfarten jo ikke lide under. Den kan ikke gøre for, at Forholdene er saa vanskelige. Rederne har ingen Anledning til at regulere disse Forhold, da de maa søge sig dækket for Tidstab etc. De almindelige Udgifter for Skibene vokser stadig, og enhver forstandig Reder maa tage Hensyn til dette. Naar Opgøret kommer, vil det vistnok vise sig, at den endelige Fortjeneste ikke paa langt nær bliver, hvad den kunde antages at blive. De Skibsforetagender, som er startet med dyre Skibe, maa have rimelige Fragter, og det er i et Lands Interesse, at Indtægterne slaar nogenlunde i Forhold til Udgifterne, ellers indtræder Stagnation og vanskelige Forhold. Noget Behov for Tvangsregulering af Fragterne er der ikke i Norge.

Med Hensyn til Sverig er der heller ikke nogen Tale om Fragtregulering, men de svenske Redere har af deres frie Vilje foreslaaet at erlægge 1 Krone pr. Brutto Reg-Ton for hvert Skib over 300 Tons til Staten eller til den saakaldte Livsmedelskommission, for at lette Transporten af udenlandske Kornsorter til Sverig. Dette er altsaa ikke nogen Indgriben fra Statens Side, men en fuldstændig frivillig Handling fra de svenske Rederes Side i Erkendelse af de Tjenester, som den svenske Regering har ydet den svenske Skibsfart. I Sverig støtter nemlig Regeringen Skibsfarten, dels ved at have et Fond disponibelt for Anskaffelse eller Likvidering af nyanskaffet Tonnage, og dels med direkte Subvention (der bestemmes af Rigsdagen) til Landets vigtigere regelmæssige Dampskibslinier under deres Udviklingsperiode.

Af dette vil det ses, at Spørgsmaalet om Fastsættelse af Maksimalfragter eller Indskrænkninger i Redernes Dispositioner ved Indførelse af Tvangslove ikke har ført til noget positivt Resultat. Hvad der i saa Tilfælde blot vil opnaas, er, at de Redere, som ikke kommer under disse Anordninger, vil nyde godt deraf. Med andre Ord: Det bliver et tveægget Sværd. Det hele maa sagtens føres tilbage til den gamle Lære, som gjorde sig gældende ved Forsøget paa at trodse Loven om Tilbud og Efterspørgsel ved Minimalfragter.

Som nævnt ovenfor: man kan ikke skære alle Redere over én Kam. Dette er Grundprincippet i et Spørgsmaal som det foreliggende. Tag f. Eks. en gammel Spardækket-Baad sammenlignet med en moderne Lastebaad, eller en Rute-Passagerbaad sammenlignet med en almindelig Lastebaad. Lad os sætte, at Minimalfragten fra en svensk Havn til Calais er sat til 30 Frcs. pr. Std. Trælast. Medens den Reder, der har en moderne Lastebaad, kan sejle adskilligt under disse 30 Frcs. uden Tab, maa den anden Reder, der sidder med en ældre Type, f. Eks. Spardækker, have mindst 30 Frcs. pr. Std. Og omvendt med maksimale Fragter. Hvis f. Eks. Fragten for Kul fra England til dansk Havn er sat til 15/ maksimalt, er

det ikke sagt, at to Redere vil sejle med lige Fortjeneste. Medens der ene kan tjene f. Eks. 2/ pr. Ton, kan den anden tjene enten mere eller mindre, alt afhængig af Baadens Indretning og Konstruktion.

Det var ikke uden Hensigt, at denne Artikel begyndte med Minimalfragter. De to Modsætninger, Minimal- og Maksimalfragter, hører nemlig nøje sammen, naar man vil diskutere Spørgsmaalet om Regulering af Fragterne. Erfaringen har da ogsaa vist, at det er haabløst at ville løse et Problem, som det her foreliggende, uden at alle Skibsredere af de søførende Nationer bringes under samme Hat. Hvis man f. Eks. kunde opnaa en Overenskomst med alle disse Redere om en fælles Overenskomst til Fastsættelse af Maksimalfragter — med andre Ord en Kæmpetrust, da vilde der være Udsigt til delvis at regulere Fragterne. Men under de nuværende Forhold at ville skille det ene Land ud fra det andet og danne en særegen Gruppe, der skulde forpligte sig til at sejle til Fragter, der er under de gængse Markedsrater, er en Utopi, som blot hører hjemme i Teoretikernes Verden. Naar alt kommer til alt, er det Verdensmarkedet, der regulerer Fragterne, og ingen kunstig Indgriben kan indvirke paa disse, uden at man forsynder sig imod Loven om Tilbud og Efterspørgsel, og uden at man støder an imod Relfærdighedens Love.

Lloyd's Register of Shipping.

har udsendt sin Aarsberetning omfattende Selskabets Virksomhed fra 1. Juli 1914 til 1. Juli 1915.

Heraf fremgaar, at trods de Tab, som Krigen har paa draget Handelsflaaderne, var ved Slutningen af Juni Maaned 300,000 flere Tons klassificeret i Lloyds Register end Aaret forud, nemlig 10,542 Skibe paa tilsammen 24,174,877 Tons Brutto.

Som det var at vente har Krigen præget Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar, Englands Handelsskibbygning har saaledes staaet i Stampe paa Grund af de Krav, som stilledes til Værflerne fra Krigsmarinens Side. Samtidig er Virksomheden forhøjet i andre Lande, saaledes florerer Skibbygningen i U. S. A., Japan, Skandinavien og Holland, mest i U. S. A., hvor den største Tonnage — hidtil naaet — er under Bygning.

Det ser saaledes ud til, at den Tonnage, som er under Bygning — Verden over — ikke er saa meget mindre end for 1 Aar siden, kun er den fordelt paa andre Lande.

Der klassificeredes i Lloyd's Register:

1914—15.....	1,295,623 Tons
1913—14.....	2,020,185 „
1912—13.....	1,664,667 „
1911—12.....	1,468,166 „
1910—11.....	1,098,476 „

Blandt de Rederier hvis Skibe Selskabet klassificerede i det forløbne Aar kan nævnes:

Pacific Steam Navigation Co., Anchor Line, Canadian Pacific Railway Co., P. & O. Steam Navigation Co., Nippon Yusen Kaisha.

Paa Grund af den store Efterspørgsel paa Tonnage har Lloyd's Register maattet tillade flere Skibe, der oprindeligt var bygget til mindre anstrengende Fart, at anvendes i Fragtfart, efter at de nødvendige Sikkerhedsforanstaltninger var truffet.

Endvidere har mange Værksteder i de foran nævnte Lande, som hidtil ikke beskæftigede sig med Skibbygning,

optaget denne Virksomhed, hvilket har forøget Selskabets Inspektørers Arbejde betydeligt.

Af særlige Typer der er bygget, skal nævnes: To Skibe af Monitor Typen, der har Skibssiderne bølgeformede i horisontal Retning. En lignende Form er anvendt ved vandtætte Skodder samt ved Dæksler til Lastluger. 26 Skibe byggedes efter Isherwoods System og 22 Skibe indrettedes til Transport af Olje.

Som Følge af den store Efterspørgsel paa Skibe af sidstnævnte Type, har Selskabet i flere Tilfælde godkendt Omdannelse af almindelige Fragtdampere til Tankskibe.

Endvidere er en Del Skibe bleven indrettet til at føre Olje i store cylindriske Beholdere i Lastrummet.

I forrige Aarsrapport omtaltes den voksende Anvendelse af Damppturbiner; flere Skibe udrustet med Turbiner med Tandhjulsudveksling klassificeredes i det forløbne Aar i Selskabet.

Der er nu 38 Skibe forsynet med Dieselmotorer, som er klassificeret i Selskabet, af disse er 13 bygget hos Burmeister & Wain og 11 hos »Werkspoor« i Amsterdam. Desuden har det førstnævnte Firma et stort Antal Motorer under Bygning.

Mange mindre Skibe er i det forløbne Aar blevet forsynet med Motorer af anden Konstruktion, af disse er 40 klassificeret i Selskabet. Disse Motorers Størrelse vokser, idet de er bygget med indtil 320 Hestkræfter. De mest bemærkelsesværdige Motorer paa dette Omraade er fremstillet af Bolinders mekaniska Verkstad, Stockholm, og anbragt i to norske Sejlskibe »Fingal«, 2,563 Tons og »Elfreda«, 1,240 Tons. Disse Skibe har været anvendt i Atlanterhavsforbindelse og har arbejdet tilfredsstillende.

Transport af frosset Kød er tillaget i høj Grad under Krigen, idet baade de engelske, franske og italienske Hæere er blevet regelmæssig forsynet med frosset Kød, hvorfor der har været en udstrakt Efterspørgsel efter Skibe udrustet med Fryseanlæg, og flere Skibe som oprindeligt var bestemt til Frugtfart er omdannet til Kødtransport. Der er for Tiden 170 Skibe, som har Lloyd's Certifikat paa Frysemaskineri.

Fragtmarkedet.

Udpræget Fasthed er gennemgaaende fremherskende overall, kun fra Tyne Distriktet er Raterne nominelt en Ubetydelighed lavere til enkelte Pladser i Middelhavet, men det har sin Grund i, at Lastetønnen er meget stærkt optaget for denne og Begyndelsen af næste Maaned, saa at Købmændene knap kan skaffe »stem« for de tilbudte Baade. Under disse Forhold gør Rederne klogt i ikke at lade deres Baade løbe for prompt. I øvrigt mærker man ikke meget til den ellers sædvanlige Juleslaphed. De oversøiske Markeder ligger saa fast som nogensinde, og Begæret efter Tonnage er meget stort. Bl. a. er der en Mængde Timecharter Ordre til store Rater for Perioder op til et Aar og længere. I de forskellige Markeder er Raterne som følger:

Østen. Hvede fra Australien 80/ Sydamerika, 95/ U. K., Januar—Februar, 110/ Middelhavet eller spansk Atlanterhavshavn, prompt. Ris fra Birma 120/ à 125/ Middelhavet, Portugal eller U. K., Januar—Februar. Fra Bombay noteres 90/ à 95/ udsøgt Havn U. K., fra Kurrachee 90/ fra Kalkutta c. 125/, alt pr. Januar—Februar. Palmekærner fra Madras-Kysten 150/ Marseille.

Middelhavet. Bomuldsfrø etc. 37/6 à 40/ Aleksandria/London eller Hull, prompt. Erts 23/6 La Goulette/Middlesbro f. l., (5,000), 20/ Algier/Tynedock (6,000), 21/ Stockton, 20/ Limona/Barrow eller Glasgow (6,000), 19/6 Almeria Harbour/Middlesbro, alt f. d. Esparto Lumpsum £ 2,800 fra Almeria til Granton for en c. 1,100 Tons Band, December. Salt Torrevecija 32/6 à 33/9 Kalkutta, Decem-

ber—Januar, omkring Kr. 32 Trapani/Vestnorge. Erts Bilbao 16/6 à 17/3 Newport River, 21/ à 21/6 Middlesbro.

Nordamerika. Tungt Korn fra Nordstaterne omkring 13/6 à 14/ til U. K., 16/ fransk Atlanterhavshavn, 18/6 Marseille, 20/ Vestitalien. Kr. 18 Skandinavien, alt pr. Januar—Februar, Mel c. 95/ à 100/ New York/Cette eller Marseille. Kul 42/6 Virginia/River Plate. Oljekager Kr. 90 Netto Charter, Golfen/Danmark.

Sydamerika. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. 115/ à 117/6 pr. Januar—Februar. Til Danmark er betalt Kr. 115 pr. Januar, Kr. 110 pr. Februar, Kr. 105 pr. Marts.

Østersøen. Der er betalt Sundsvall/London Kr. 120 for skaaren Last (600 Stds.), Kr. 135 til Havre, Rouen eller Honfleur (700), endvidere Lumpsum Kr. 100,000 for en 1,800 Tons Damper med Træmasse og skaaren Last til Rouen. Fra Vestervik til London noteres Kr. 110. For vaad Masse Østnorge/Queensboro er betalt 14/ med fri Losning.

Kulfragterne. Fra Østkysten omkring Kr. 20 til Danmark, Kr. 18 à 18½ Østnorge, Kr. 20—21 Sydsvrig, 22/ Rouen, 30/ Bordeaux, 29/ à 30/ Lissabon, 35/ Las Palmas etc. 32/6 Gibraltar, 40/ Algier eller Oran, 52/6 Marseille, 60/ Neapel, 65/ à 66/6 Genua eller Savona. Fra Bristol Kanalen Fres. 40 St. Nazaire, 44—45, Bordeaux 32/6 Lissabon, Fres. 70—72½ Algier, 75—76 Marseille, 60/ à 62/6 Vestitalien, c. 39 River Plate.

(Skrevet den 22. December 1915.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge Vest paa udbydes kun faa Ladninger af skaaren Træ til uforandrede Rater, men lavere for Propplaster fra Vestsverig til Kulhavne. Beskæftigelsen i denne Fart er nu indskrænket, men der er samtidig kun faa Sejlere i Markedet.

Returfragter Vest fra og Mellemrejser paa Portugal, Vestfrankrig, Vestbritannien og Middelfart er stadig faste og nogle Steder til lidt højere Rater; Kulfragter fra Østbritannien til Danmark, Østnorge og Vestsverig 20 à 23 Kr. pr. Ton.

Angaaende de mindre Skibe tynder Befragtingerne saa smaat ud. Af de tyske Pladser er det kun Lübeck, som stadig interesserer, og noterer for tunge Laster til Göteborg 11 Kr., Halmstad 9 Kr., Sölvesborg 10 Kr. og til Sundhavne for Koks 9 à 10 Kr.; men der er ikke mange Reflektanter dertil. Danmark er fra Provinserne vedblivende ret fast, hvad Raterne angaar, selv om der gennemgaaende er færre Ladninger. Der er sluttet Hvede til Aalborg 7 Kr. og til nordligst Aarhus 5 à 5½ Kr., og endnu søges der nogen Tonnage. Aalborg har placeret en Del Skibe for Majs til sjællandske og lolland-falsterske Havne til 4 à 4½ Kr., samt for Godning til noget lavere Rater. Kjøbenhavn, som ikke har saa overdrevent meget, har dog sluttet til stigende Rater, saaledes for Hvede til Aalborg 5½ Kr., Odense 5 Kr., Byg til Aarhus 6 Kr., Frederikshavn 7½ Kr. og Majs til Østbornholm 7 Kr., Rønne 6 Kr. Udsigterne for den nærmeste Tid er det vanskeligt at overse endnu.

Generalforsamlinger.

Dampskibsrederiet Peter Bom

af Thuro havde den 11. ds. ekstraordinær Generalforsamling i Svendborg. Generalforsamlingen var godt besøgt.

Gdr. P. Andersen valetos til Dirigent. Den korresponderende Reder, Mægler R. W. Rasmussen, bad Velkommen og gav en kort Forklaring om Selskabets Status samt meddelte, at Anledningen til den indvarslede Generalforsamling var den, at en Del Aktionærer havde indsendt Forslag om at sælge Damperen, hvortil man nu ønskede at tage Standpunkt. Det meddeltes, at 50,000 Kr. var udbetalt af Gæld; det vedtoges at udbetale til Aktionærerne 20 pCt. Ved Afstemningen om Salg var 58 Stemmer for og 63 imod; i Følge Vedtægterne for Salg fordredes to Tredjedele Majoritet. Salg af Skibet vil altså ikke finde Sted.

Dampere er fremdeles i Fart, ført af Kapt. A. Jørgensen. I Foraaret udbetaltes 8 pCt. til Aktionærerne foruden de 20, der nu udbetales.

Dampskibsselskabet af 1812

afholdt den 18. ds. under Ledelse af Højesteretsadvokat Stein en ekstraordinær Generalforsamling, paa hvilken Dirigenten fremlagde Forslag om Lovændringer, der bl. a. gik ud paa, at Aktiekapitalen fastsættes — som den nu er — til 800,000 Kr., og at der gaves Bestyrelsen Bemyndigelse til Udvidelse med endnu 400,000 Kr. ved gunstig Løjlighed.

Den korresponderende Reder, A. P. Møller, udtalte, at det ikke var Meningen straks at udvide, men at man ansaa det af Betydning at have Bemyndigelsen for i givet Tilfælde at kunne udbyde Beløbet.

Endvidere gik Lovændringerne ud paa at give Bestyrelsen Bemyndigelse til at supplere sig med et Medlem, og paa at ordne Rederens Honorar saaledes, at han erholdt 8 pCt. af Nettoindsejlingen og mindst 2000 Kr. pr. Skib aarlig. Ligeledes foresloges en Forhøjelse af Bestyrelsens Honorarer. Samtlige Lovændringer vedtoges.

Paa Forespørgsel af en Aktionær om Selskabets Sejlads i det forløbne Aar, udtalte Skibsreder Møller bl. a.:

«Naar man har stillet overordentlig store Forventninger til Udbytte i dette Selskab, er det uden Hjemmel. Selskabet har jo i Aarets Løb erhvervet adskillige Skibe, som tildels staar i meget høje Priser, i enkelte Tilfælde langt over det dobbelte af den ordinære Værdi. Der kan selvfølgelig ikke tales om Fortjeneste for saadanne Skibes Vedkommende, for de er nedskrevet til den ordinære Værdi, og da ingen kan vide, hvornaar Veudepunktet kommer, maa denne Nedskrivning foregaa saa vidt muligt allerede i Aar, ellers næste Aar. Navnlige da Selskabet, som Følge af Skibsalgsforbudet, er mere eller mindre tvunget til at hænge paa Risikoen.

Ydermere er den i sig selv ret byrdefulde Specialskat paa Aktieselskaber højt uheldigt affattet, idet den ikke tager ringeste Hensyn til, at de under Krigen til Krigspriser erhvervede Aktiver efter simpel Retfærdighed maatte kunne nedskrives, for Skatten svares.

Skibsfairen er jo praktisk talt uden Repræsentant i Rigsdagen. Man havde turdet haabe, at Handelsministeren indenfor Regeringen havde følt sit særlige Ansvar overfor Søfart og Handel tilstrækkelig tungt til at søge at skaffe slige retfærdige og praktiske Bestemmelser ind i Loven, men dette Haab er desværre ikke blevet opfyldt. Da nærværende Selskab netop har udvidet stærkt under Krigen, vil vi rammes særlig haardt af dette Forhold.

Endelig har det største Skib i den Flaade, Selskabet besad ved Krigen Udbrud, siden September 1914 ligget indespærret i Bosparus, og det staar hen i det uvisse, om dette Skib nogen Smule igen kommer Selskabet til Gode, og om man faar nogen Erstatning, i Fald det mod Lov og Ret konfiskeres.

En enkelt Ting, der kun indirekte vedkommer vort Selskab, kunde jeg have Lyst til at sige. Jeg vilde gerne advare mod den Spekulation i og Sjækien med Skibe, som i overvæltet Grad har fundet Sted i Norge, og som der nu ogsaa viser sig Tendens til her i Landet. Denne Spekulation forekommer særlig blandt ukyndige Folk og til Priser, der rummer saa umaadelig Risiko, at Vedkommende absolut ikke kan overse det.

Dansk Skibsfart har i en Aarrække — med ganske enkelte Undtagelser — været en omhyggelig og rationelt drevet Bedrift. En af Norges — og Verdens — allerfremmest Skibsredere udtalte for et Par Aar siden til mig, at dansk Rederibedrift efter hans Mening gennemsnitlig blev drevet med mere Omhu og mere rationelt end den norske. Og vistnok med Rette.

Dette Renomme og den berettigede Tillid den har medført, skulde nødig forskæres ved, at Ukyndige styrer sig ind i en Bedrift, som de savner Uddannelse i, og som meget let kan føre dem til Ruin.»

Svendberg Toldstedes Forsikringsforening for Sefolks Ejendele har afholdt ekstraordinær Generalforsamling den 15. ds. ved hvilken Præmien for Krigsforsikring i 1916 fastsattes til 6 pCt. p. a.

Alle Krigsforsikringspolicer udløber den 31. December d. A.

Fra Sø og Land.

Vi har modtaget følgende:

Jule Hvidtøllet fra De forenede Bryggerier har nu i adskillige Aar tjent som en fuldgod Erstatning for det Øl, man i gamle Dage gav sig Tid til at brygge i Hjemmene, naar Fester nærmede sig. De forenede Bryggeriers Jule Hvidtøl har ved sin kraftige, fyldige Karakter og behagelige, søde Smag vundet Popularitet i de allerfleste Hjem. Juleøllet med Etiketten med den rødhuede Julenisse, maa købes hjem, inden det slipper op hos ens Handlende.

Havarier og Forlis.

Emanuel, Skonnert af Marstal og Haabet, Skonnert af Ronne har ud for Falsterbo været i Kollision med hinanden og har begge faaet en Del Skade. Begge Skibe er ankommet paa Kjøbenhavns Red.

Frisia, svensk Damp, grundstødt ved Kullen, er af to Bjergningsdampere bragt flot, efter at en Del af Lasten var løstet i Lægter; Skibet afgik derefter til Helsingør.

Mariane, Galease af Stege, er af en Bugserbaad indbragt til Dragør med Tab af Storsejl, Fok og Klyver.

Rødkilde Galease af Marstal, kom med en Ladning Foderstoffer paa Grund ved Unsevig og sprang løk. Skibet, der har Assistance, staar ret udsat og hugger i Grunden, og der er Tvivl om, at Skibet kan reddes.

Erik, Skonnert af Thuro, kom paa Rejsen til Porsgrund paa Grund paa Sydsiden af Læsø, men kom flot med Assistance efter at en Del af Ballasten var kastet over Bord, og blev indbragt til Frederikshavn.

Ulyssens, Galease, kom under Bugsering af en Motorbaad paa Grund i Nærheden af Helsingborg, fordi Slæberen sprang. Skibet er med Assistance af Bjergningsdampere «Bien» og «Alert» bragt flot og ind til Helsingborg.

Dina, Skonnert af Groningen, kom paa Rejsen fra Göteborg til Amsterdam med Trælast paa Grund paa Skagen Sønderstrand. Skibet har Assistance af Svitzers. Bjergelønnen er fastsat til Kr. 6,000.

Dania, Dpsk., ankom den 16. ds. til Kjøbenhavn med en Ladning Træ fra Sundsvall. Skibet maatte forny Skruen efter Ankomst hertil, da den gamle Skruer var bleven stærkt beskadiget af Isen.

Viking, dansk Skonnert, er sunket c. 3 Sm. Nord-Nord-Vest for den hvide Stumptrude paa Anholt Nordvest Rev.

Frida, dansk Galease, er sunket c. 1 Sm. Syd for Møens Fyr. Ludvig, Dpsk. af Hamburg, kom paa Rejsen fra Tyskland til Göteborg med en Ladning Stenkul paa Grund paa Balagrunden ved Landskrona. Skibet, hvis Stilling anses for kritisk, er fyldt med Vand og har stærk Slagside. Svitzers assisterer.

Efter senere Meddelelse er Skibet bragt flot og ind til Kjøbenhavn for Dykkerundersøgelse.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibbyggeris Skibsværft paa Refshaleen, foretoges den 21. ds. en vellykket Provetur i Sundet med Motorskibet «Chile». Værftets Nybygning Nr. 303, bygget for Regning Aktieselskabet Det ostasiatiske Kompagni.

M/S. «Chile», der er et Skib paa 9,550 Tons, er forsynet med Dieselmotorer paa 3,100 ind. HK. og er iøvrigt i et og alt udstyret i Lighed med det til Kompagniet i Oktober Maaned d. A. leverede Søsterskib «Columbia».

I Proveturen, der forløb med et i alle Henseender tilfredsstillende Resultat, deltog Repræsentanter for begge Selskaber samt flere Indbudne. Skibet gaar straks i Fart.



Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved CHARLES HVILSOM,

21. Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog.

Bend Opgave.

De forenede Bryggeriers
Jule Hvidtøl
 (den runde Etikette med Nissen)
faas nu overalt

*Tuborg Öl
og Tuborg Mineralvande
kan paa Grund af deres ypperlige
Kvalitet og store Holdbarhed særlig
 anbefales til Skibsproviant.*

Tuborgs Depot: Amaliegade 32-34, Tlf. 4956.

Sk bsefterretninger Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kjøbenhavn 15./12. — Amalienborg afg. Haugesund 19./12. — Brattingsborg afg. Porto Ferrato 14./12. — Borglum ank. Nassau 17./12. — Dansborg ank. Tyno 19./12. — Elsborg ank. Kjøbenhavn 22./11. — Flynderborg afg. Kjøbenhavn 16./12. — Guldberg afg. Newport 17./12. — Gurte pass. Deal 16./12. — Hammerhus ank. Filadelfia 16./12. — Harrildsborg afg. Leith 18./12. — Jelling afg. Cienfuegos 14./12. — Jønsborg ank. Newcastle 16./12. — Jungshoved afg. Buenos Aires 9./12. — Jægersborg ank. Kjøbenhavn 19./12. — Kallundborg afg. Glasgow 18./12. — Kale afg. Kirkwall 18./12. — Klampenborg afg. Gibraltar 8./12. — Kronborg pass. St. Thomas 17./12. — Lejre afg. Galveston 18./12. — Næsby ank. Sunderland 18./12. — Randelsborg afg. Seaham 18./12. — Rosenborg pass. Gibraltar 5./12. — Silkeborg ank. Lissabon 16./12. — Skanderborg ank. Tynen 18./12. — Skodsborg afg. Manchester 18./12. — Spigerborg ank. Cetta 1./12. — Stegelborg afg. Falmouth 14./12. — Stjerneborg afg. West Hartlepool 18./12. — Tuborg afg. Bermuda 18./12. — Taurborg ank. Kjøbenhavn 8./12. — Ulfborg ank. Savannah 16./12. — Uranienborg pass. Dungeness 16./12. — Ørkild ank. New York 12./12.

Vesterhavet. Yrsa, Gramstrup, afg. Kjøbenhavn 21./12. til Methil. — Nerma, Madsen, ank. Liverpool 20./12. — Thyra, Nielsen, pass. Cape Wrath 19./12. for Sevilla. — Ellen, Winther, afg. Ardrossan 19./12. til Alicante. — Nordsoen, Nielsen, ank. Barcelona 20./12. — Marie, Broder-Nielsen, ank. Barcelona 19./12. — Rigmor, Uldall, pass. Hanstholm 20./12. for Åhus. — Inger, Jensen, er ank. Kajsär. — Ulla, Hansen, pass. Helsingør 20./12. for Oxelösund. — Gerda, Iversen, afg. Hull 19./12. til Kjøbenhavn. — Dortha, Jensen, ank. Göteborg 19./12. — Hebe, Brinch, afg. Methil 18./12. til Kjøge. — Nora, Møller-Hansen, ank. Ardrossan 18./12. — Nexos, Jensen, afg. Ardrossan 18./12. til Barcelona. — Polly, Mathiasen, ank. Høvers Red 18./12. — Olga, Christensen, pass. Helsingør 17./12. for Erith Buoy. — Valborg, Winslow, ank. Barcelona 18./12. — Nancy, Pedersen, afg. Bilbao 17./12. til Middleshro. — Stella, Nielsen, ank. Methil 17./12. — Lanna, Thøgersen, ank. Hull 16./12. — Dagmar, Sørensen, afg. Kjøbenhavn 17./12. til Alicante. — Johanne, Mikkelsen, ank. Sevilla 16./12.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harhoe, ank. Burntisland 16./12. — Johan Siem, Tannebek, ank. Aalborg 17./12. — Harald Klitgaard, Nielsen, afg. Newcastle 18./12. — Russ, Petersen, afg. Norfolk 10./12. — Wladimir Sawin, Wittenkamp, ank. Newcastle 15./12. — Excellence Ploske, Bounrup, afg. Aarhus 17./12. — Michail Ontehoukoff, Nielsen, afg. Vejle 21./12. — General-konsul Pallisen, Folkenberg, afg. Newcastle 19./12. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Gibraltar 6./12. — Holmer Mørch, Christensen, afg. Korsør 21./12. — Nawa, Dahl, afg. Marseille 16./12. — Freja, Harhoe, afg. Gibraltar 4./12. — Rota, Christensen, ank. Marseille 11./12.

Det østasiatiske Kompagni. Siam afg. St. Vincent 11./12. hjemg. — Selandia afg. Stornoway 10./12. udg. — Arabien afg. Coronel 17./12. hjemg. — Jutlandia afg. Caquimbo 17./12. hjemg. — Chumpon afg. Rio de Janeiro 14./12. udg. — Natal pass. Perim 16./12. hjemg. — Columbia pass. Suez 6./12. udg. — Kina ank. Marseille 3./12. hjemg. — Australien afg. Newcastle N. S. W. 1./12. hjemg. — Bandon ank. Singapore 18./12. hjemg. — Fionia afg. Kjøbenhavn 21./12. udg. — Pangan ank. Kjøbenhavn 16./12. — Panama ank. Yokohama 20./12. udg. — Falstria pass. Magellan 27./11. hjemg. — Indien pass. Gibraltar 16./12. hjemg. — Annam afg. New York 9./12. udg. — Tongking pass. Perim 10./12. udg.

Orient. Delagon afg. The Downs 14./12. udg. — Tranquebar pass. Gibraltar 21./11. udg. — Transvaal afg. Caleta Buena 17./12. udg. — Rhodesia ank. Durban 13./12. udg. — Magdala afg. Colombo 12./12. hjemg. — St. Croix afg. Buenos Aires 15./12. hjemg.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. Hargshamn 15./12. til Amsterdam. — Gulfaxe, Petersen, ank. Zaandam 19./12. — Skinfaxe, Weichardt, afg. Baltimore 19./12. til Vejle. — Rimfaxe, Haure Petersen, ank. Gjedser 20./12.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Arzew 16./12. — Elna, Rathje, ank. Genua 29./11. — Therese, Izard-Petersen, ank. Hull 20./12. — Harriet, Larsen, ank. Tyne Dock 18./12. — Dagny, Therkildsen, ank. Mouaco 20./12. — Simone, Hansen, afg. Oran 11./12. — Jeanne, Olsen, afg. Valencia 10./12. — Vera, Riso, ank. Odense 19./12. — Daisy, Jørgensen, afg. Oran 9./12. — Aune, Leth, ank. Genua 1./12.

Dania. Mary, Clausen, afg. St. Vincent 16./12. til Savannah. — Flora, Lorentzen, afg. Fowey 4./12. til Newport, News. — Nolly, Clausen, ank. Kolding 17./12. — Lilly, Bang, afg. Calais 18./12. til Sunderland. — Alexy, Duhn, ank. Rouen 19./12. — Dagny, Sørensen, ank. Calais 18./12.

Thurs. H. A. Hansen, Andreassen, ank. Randers 16./12. — Petrine Hansen, Hausen, ank. Assens 19./12.

Orion. Sirius, Møller, afg. Kirkwall 16./12. til Baltimore. — Orion, Mdsen, afg. Svendborg 18./12. til Newcastle. — Vulcan, Christensen, afg. Hernösand 17./12. til London.

Æro. Emanuel, Svane, ank. Kolding 17./12. — Energi, Jensen, ank. Burntisland Red 17./12. — Erindring, Nielsen, ank. Karrebæksmunde 20./12.

Sejlskibe.

Svendborg. Mørcur, Lund, ank. Fowey 13./12. — Noah, Jørgensen, ank. Troense 14./12. — Yrsa, Sørensen, ank. Ystad 14./12. — Doris, Boye, ank. Granton 9./12. — Pallesen, Jensen, ank. Assens 13./12. — Minerva, Fuglsang, ank. La Rochelle 13./12. — Fritz Emil, Jørgensen, ank. Granton 13./12. — Fortuna, Jørgensen, ank. Horten 15./12. — H. C. Jensen, Larsen, ank. Porsgrund 14./12. — Vera, Jensen, ank. Fowey 14./12. — Christian, Jørgensen, ank. Karlskrona 15./12. — Lauritz, Carlsen, ank. Odense 14./12. — Constance, Hansen, ank. Leiths Red 15./12. — Mine, Jørgensen, ank. Leith 16./12. — R. P. Petersen, Petersen, ank. Odense 19./12. — Criteria, Hansen, afg. Aalborg 20./12. — Zampa, Wulff, ank. Corona 18./12. — Phoenix, Jørgensen, ank. Sakskjøbing 19./12. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Leith 19./12. — G. R. Berg, Poulsen, ank. Granton 18./12.

Æro. Mariane, Petersen, ank. Kjøbenhavn 14./12. — K. Hay, Petersen, ank. Masnedund 14./12. — Valkyrien, Hansen, ank. Hønebønt 13./12. — Eliezer, Nielsen, ank. Göteborg 14./12. — Prøven, Christensen, er ank. Teignmouth. — Fuglon, Schmidt, ank. Marstrand 14./12. — Lauritz, Folmer, ank. Trawemünde 14./12. — Signe, Hansen, ank. Fakse Ladeplads 14./12. — Nathalia, Eriksen, ank. Hønebønt 14./12. — Yrsa, afg. Twillingate 15./12. til Gibraltar f. O. — Jonny, Svane, er ank. Laguna. — Rise, Bager, er ank. Cardiff. — Sophie, Petersen, ank. Göteborg 16./12. — Gertrud, Christensen, afg. Göteborg 16./12. til Rabat. — Maren, Alhertsen, ank. Swansea 16./12. — Marthing, ank. Swansea 15./12. — Skirner, ank. Swansea 15./12. — Saga, Olsen, er afg. Belfast til Swansea. — Svalen, Haagensen, ank. Ramsgate 14./12. p. R. t. Southampton. — Vigilant, Jacobsen, afg. Göteborg 16./12. til Rabat. — Svanen, Fabricius, ank. Fowey 15./12. — De tvende Brødre, Boye, ank. West Hartlepool 15./12. — Avance, Bager, ank. Falkenberg 17./12. — Venus, Jensen, ank. Kristiansund 16./12. — Pampa, Thorsteinson, ank. Helsingør 17./12. — Zephyr, Christoffersen, ank. Göteborg 17./12. — Hecla, Christensen, ank. Hønebønt 16./12. — Johan, Boye, afg. Havanna 17./12. — Claudia, Jensen, afg. Vigo 18./12. til Jacksonville. — Karen, Alhertsen, ank. Fredericia 17./12. — Dana, Friis, ank. Malmö 17./12. — Alta, Alhertsen, ank. Vejle 18./12. — I. A. Kromann, Christensen, er afg. Quimper til Swansea. — Iris, Stegmann, ank. Kalundborg 20./12. — Solon, Eriksen, ank. Kjøbenhavn 20./12. — Nautia, afg. New Foundland 18./12. til Gibraltar f. O. — Albertina, Kromann, afg. Havre 17./12. til Irvine. — Marie, Christensen, ank. Fredericia 19./12. — Maagen, Mortensen, ank. St. Brieux 18./12. — Acacia, Jensen, ank. Svendborg 12./12. — A. H. Friis, Hansen, ank. Lissabon 15./12. — Vega, Petersen, ank. Korsør 19./12. — Neptun, Skals, ank. Odense 19./12. — Agent Petersen, ank. Lissabon 18./12.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 23. December 1915. Om Fragtregulering. Af J. F. Myhre, Direktør for The Baltic & White Sea Conference. — Lloyd's Register of Shipping. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger. — Kob og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns officielle Børskurs.

STEEN GIEBELHAUSEN

Aktieselskab, Copenhagen

Steam & sailing ship owners — Chartering agents
Baltic & Whitesea Chartering a speciality

Frederiksberggade 1. Tel.-Addr.: Steengiebel, Telephon: Central 12608 & 12607

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 Bredd- 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 rettvise (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

- 1612. Østersøen. Falsterbo-Ræv. Vrag.**
Ifølge Meddelelse fra Lods-kaptajnen i *Malmo* er der i 18 m Vand sunket et mindre Fartøj c. 3 Sm SW. t. S. $\frac{3}{4}$ S. for Pladsen for *Falsterbo-Ræv* Fyrskib. Masterne rager c. 4 m over Vandet. En grøn Vragvager med 1 grønt Flag vil snarest blive udlagt SW. for Vraget i 14 m Vand. Pladsen for *Falsterbo-Ræv* Fyrskib: $55^{\circ} 17' 37''$ N. $12^{\circ} 47' 15''$ E.
- 1613. Sverrig. Öland. Knölen. Vrag.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 50/900. Stockholm 1915.)
Vraget af en Damper, som staaer paa Grunden *Knölen* paa $57^{\circ} 17' 30''$ N. $17^{\circ} 10' 10''$ E., er synligt over Vandet. Vraget vil ikke blive afmærket i Vinterperioden.
- 1614. Sverrig. Öland. Norra Udde. Björnabben. Rednings-Station oprettet.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 50/898. Stockholm 1915.)
Ved *Björnabben*, c. 1 Sm W. for *Ölands Norra Udde* Fyr, er oprettet en Rednings-Station med Raketapparat. *Ölands Norra Udde*: $57^{\circ} 22' N.$ $17^{\circ} 06' E.$ (Kort Nr. 205 og 206.)
- 1615. Sverrig. Södertälje—Bokö. Stenskar Fyr forandret.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 50/897. Stockholm 1915.)
Stenskar Fyr er forandret. Det viser nu hvidt, rødt og grønt Lys med En-For-mørkelser hver 2 s., Lys 1 s., Mørke 1 s. Lyset er:
- | |
|--|
| 1. grønt i Pejlinger fra 153° til 169° ; |
| 2. hvidt i — — — — — 169° — 185° ; |
| 3. rødt i — — — — — 185° — 288° ; |
| 4. grønt i — — — — — 288° — 21° ; |
| 5. hvidt i — — — — — 21° — 23° ; |
| 6. rødt i — — — — — 23° — 63° . |
- $58^{\circ} 54' 26''$ N. $17^{\circ} 43' 02''$ E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{3}{68}$ pkt. n. vi. København 1915.)

1616. Tyskland. Swinemünde. Besøjing.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 69/2528. Berlin 1915.)

Kommandanten i *Swinemünde* har udstedt følgende Bestemmelser for Besøjing af Havnen:

1. Det er kun tilladt at løbe ind i og ud af Havnen i Tiden fra Solopgang til Solnedgang og kun i klart Vejr.

Skibe, som i Mørke, i Taage og i usigtbart Vejr forsøger paa at løbe ind i og ud af Havnen, udsætter sig for Beskydning.

2. Trafikken er underlagt Havneforsvarets Skibe. De militære Befalingsmænd paa disse Skibe giver nærmere Anvisninger med Hensyn til Lods-, Undersøgs- og Slæbe-Tjenesten.

Skibe, som vil til *Swinemünde*, skal anløbe et Punkt, der ligger 3 Sm N. for det E.-lige Molehoved. Her faar de den fornødne Instruction fra Havneforsvarets Skibe. Udgaaende Skibe skal indhente den fornødne Instruction hos Havnens Embetsmænd, forinden de løber ud.

3. Ved Ind- og Udløbning er der ubetinget Lodstrang for fremmede Krigsskibe og alle Handelskibe og Fartøjer. Lodssignalerne er som i Fredstid. Kan Skibe ikke straks faa Lods, skal de ankre paa den Plads, der anvises dem, eller staa til Søs. Lodsens Anvisninger skal ubetinget følges. Egenmægtig Afvigelse fra Lodsens Anvisninger medfører den største Fare for Skib og Besætning.

4. Alle Sejlskibe og ikke fuldt manøvredygtige Dampskibe skal tage Bugserbaad i Nærheden af Fæstningssværterne. Skibene skal selv sørge for tilstrækkelig kraftig Bugserbaad.

5. Samtlige Skibe skal have en Passerseddel før de løber ind og ud. Skibe, som kommer fra Søen, skal underkaste sig et Eftersyn paa den Ankerplads, der anvises dem af de militære Befalingsmænd eller Lodserne. Undersøgskommissionen understeder Passersedlen. Skibe, som er i Havnen skal have Passersedlen gennem Havnekontoret. Undersøgelsen af disse sker om muligt under Lastningen. Skibe, der kommer fra *Stettin*, skal have Passerseddel fra Havnekontoret i *Stettin*.

Passersedlen afleveres til Lodsan.

6. Skibe, som ikke følger de udsædte Forskrifter og Befalinger eller yder Modstand, opbringes eller tilintetgøres.

7. Ingen fremmede Krigs- eller Handelskibe maa benytte Radiotelegrafering, saalænge de er i *tyske* Farvande.

E.-Molens Hoved: 53° 56' N. 14° 17' E.

1617. Tyskland. Greifswalder Oie E. Vrag uskadeliggjort.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 69/2530. Berlin 1915.)

Vraget, som laa c. 1½ Sm 76° (mislv. E. ½ N.) fra *Greifswalder Oie* Fyr, er bortsprenget og danner ingen Fare for Skibsfarten. c. 54° 15½' N. 13° 58' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 98/980. København 1915.)

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

1618. Danmark. Sundet. København. Skydning.

I Slutningen af December 1915 eller Begyndelsen af Januar 1916 vil der blive afholdt en Skydning om Dagen fra *Kongelunds batteri*.

Signaler for Skydning se „E. f. S.“ Nr. 99/1028 for 1915.

1619. Danmark. Smaalands-Farvandet. Bøgestrøm. Vrag.

Galeasen Sydfiden er sunket i Indløbet til *Bøgestrøm* 100 m SSE. for den 3ite Halmpræk regnet E. fra. Vraget, af hvilket Masterne og en Del af Skroget er over Vandet, ligger ikke farligt for Sejladsen. Halmprækken: 55° 07' (08") N. 12° 14' (30") E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1620. Danmark. Kattegat. Falske-Bolsax og Odense-Fjord. Klokketønder om-

byttet med Vintersømærker.

Følgende Klokketønder er ombyttet med Vintersømærker:

1. *Falske-Bolsax*: 55° 43' (10") N. 10° 43' (20") E.

- 1621. Danmark. Kattøgat. Fyen N. Einsidelsborg NE. Vrags Beliggenhed.**
Tjalken *Entreprise*, der er sukket N. for *Agernes Mølle*, ligger i 8,5 m Vand paa 55° 37' 12" N. 10° 23' 12" E. Masten rager c. 10 m over Vandet. Bjærgningsskibe er i Færd med at optøge Vraget.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 58/1536. København 1915.)
- 1622. Danmark. Kattøgat. Anholt NW. Vrag afmærket.**
Vraget af Skonnerten *Viking* ligger 1 3/4 Sm 325° (misv. NW. t. N. 3/4 N.) fra den hvide Stumtønde med 3 nedadvendte Koste paa *Anholt-NW-Rev*. En grøn Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 15 s, Blink 5 s, Mørke 10 s, er udlagt 150 m SW. for Vraget og NE. for Vraget er udlagt en Vragvager med 2 grønne Flag. Vraget: 56° 49' 5" N. 11° 18' 17" E.
- 1623. Nordsøen. Forladt Skib.**
„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 50/910. Stockholm 1915.)
Den svenske 3-mastede Skonnert *Klara* er forladt af sit Mandskab paa c. 56° 23' N. 3° 34' E.
- 1624. Holland. Kendingssignal for Toldfartøjer.**
„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 61/2544. Berlin 1915.)
Toldfartøjerne i *Zwiderzee*, *Friesche* og *Froninger Wadden*, *Dollard* og *Ems*, viser fremtidigt som Kendingssignal, paa hvilket Sejskibe og Dampskibe skal mindste Sejl, dreje til eller stoppe: Om Dagen, et blaåt Flag med et hvidt, liggende Kors over et blaåt og hvidt tærnet Flag, eller to lignende Tavler. Om Natten, Afbrænding af et eller flere røde Lys.
- 1625. Holland. Amsterdam. IJ. Fyr tændt.**
„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 69/2545. Berlin 1915.)
Paa E.-Enden af *Sumatra* Kaj paa NE.-Pynten af Øen *IJ* er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 10 m. Fyrpæl. c. 52° 25' N. 4° 52' E.
- 1626. Holland. Thorntonbank N. Lys- og Fløjtetønde udlagt.**
„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 203/1847. 's-Gravenhage 1915.)
En rød Lys- og Fløjtetønde *M. S. B.*, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10 s, Lys 7 s, Mørke 3 s, er udlagt paa c. 51° 41' 5" N. 3° 02' E. Omtrent 450 m SE. for denne Lys- og Fløjtetønde ligger en rød, spids Stationstønde, mærket „*M. S. B.*“. *Thorntonbank* Lys- og Fløjtetønde vil ikke blive flyttet, men denne Tønde er fremdeles ikke paa Station.
(Kort Nr. 264.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/531 og Nr. 58/1518. København 1915.)
- 1627. Holland. Zoegat van Amoland. Bornrif. Vrag.**
„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 204/1856. 's-Gravenhage 1915.)
Paa *Bornrif* ligger Vraget af en Trawler. To Master er over Vandet. 53° 28' 46" N. 5° 34' 50" E.
- 1628. Holland. Roompot. Forbud.**
„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 204/1857. 's-Gravenhage 1915.)
Det er forbudt at komme inden for en Linie gennem efternævnte Punkter i Tiden fra 1/2 Time efter Solnedgang til 1/2 Time før Solopgang. Punkterne er: 1) *Westkapelle* Fyr. 2) *Kaloo* Lystønde. 3) *Zuid-Banjaard* Lystønde. 4) *West-Schouwen* Fyr. 5) *Oostkapelle*.
Skibe, som befinder sig i forannævnte Farvand, skal straks ankre eller følge givne Ordre paa Befaling fra Orlogsskibe eller andre af Marinens Fartøjer.
Westkapelle Fyr: 51° 32' N. 3° 27' E.

- 1643. Porto Rico N.-Kyst. San Juan. Lystønde udlagt.**
„Notice to Mariners“ Nr. 1115. London 1915.)
Stumtønde 3, c. 200 m S. for *Elena Shoal*, er ombyttet med en sort Lystønde 3, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10 s, Lys 5 s, Mørke 5 s. 18° 28 1/4' N. 66° 07 1/2' W.
- 1644. Porto Rico W.-Kyst. Boqueron Bugt. Tønder udlagt.**
„Notice to Mariners“ Nr. 1168. London 1915.)
1. *Enmedio Shoal* sorte Stumtønde 1 er udlagt paa N.-Siden af Indløbet til *South Channel*, 1,24 Sm 295° (misv. NW. t. W. 3/8 W.) fra *Salt Pond Mølle* paa S.-Siden af Bugten.
2. *Enmedio Shoal North* røde Spidstønde 2 er udlagt 0,22 Sm 193° (misv. S. t. W. 3/8 W.) fra den trigonometriske Station paa *Guamiquita* Pynt.
3. *Ramito Shoal* røde Spidstønde 4 er udlagt ved N.-Enden af 2,4 m Grunden i den S.-lige Del af Bugten, 0,8 Sm 330° (misv. NW. t. N. 1/2 N.) fra *Salt Pond Mølle*.
Salt Pond Mølle: 18° 00 1/2' N. 67° 11 1/4' W.
- 1645. Porto Rico W.-Kyst. Boqueron Bugt. Guanajibo Passage. Tønde udlagt.**
„Notice to Mariners“ Nr. 1169. London 1915.)
Casabe Shoal røde Spidstønde 2 er udlagt ved Kanten af Grunden, som strækker sig ud fra *Aguila* Pynt omtrent 1 1/4 Sm W. for Pynten. 17° 57' 28" N. 67° 14' 10" W. (eng. Kort Nr. 3408.)
- 1646. Porto Rico S.-Kyst. Ponce. Fyr forandret.**
„Notice to Mariners“ Nr. 45/3314. Washington 1915.)
Forkyret ved Havnen viser nu hvidt Et-Lyn hver 1 s. 17° 59' 18" N. 66° 37' 16" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 53/1388. København 1915.)
- 1647. Rio de la Plata. Colonia. Tønde udlagt.**
„Notice to Mariners“ Nr. 1134. London 1915.)
En rød Spidstønde er udlagt 0,31 Sm 284° (misv. W. 3/4 N.) fra *Colonia Point* Fyr. 34° 28 1/4' S. 57° 51 1/2' W.
- IX. Bekendtgørelser m. m.**
- 1648. Forenede Stater i Nord-Amerika. Kendingssignal for Øvelser med Under-vandsbaade.**
„Notice to Mariners“ Nr. 46. Side 1046. Washington 1915.)
Ledsageskibe og -Fartøjer for Undervandsbaade fører et rødt Flag med en hvid Spuns, i hvilken der er en sort Afbildning af en Torpedo, som Kendingssignal for at der findes Undervandsbaade i Nærheden. Skibe, som ser et saadant Signal, skal gaa godt uden om Ledsageskibet og holde skarpt Udkig efter Undervandsbaade.

1629. England. Themsen. Long Sand. Spærret Farvand.

(„Bericht aan Zeeveranden“ Nr. 208/1898. 1-a-Gravenhage 1915.)
Det er forbudt at komme ind i det Farvand, som ligger inden for Linien gennem følgende 5 Punkter: 1) *N. Knock Tønde*. 2) *Long Sand Head Tønde*. 3) Punktet paa 51° 48' N. 1° 38' E. 4) Punktet paa 51° 51' N. 1° 45' E. 5) Punktet paa 51° 42' N. 1° 45' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 60/1885. København 1915.)

1630. England. Cross Sand Fyrskib sunket.

(„Bericht aan Zeeveranden“ Nr. 208/1899. 1-a-Gravenhage 1915.)
Fyrskibet *Cross Sand* er sunket som Følge af Paa sejling. 52° 38' N. 1° 55' E.

1631. England. Humber. Ankerplads forbudt for Skibe med Eksplosivstoffer om Bord.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1207. London 1915.)
Skibe, som har Eksplosivstoffer om Bord, maa ikke ankre paa *Humber* Floden neden for *Paul Point*.

Benyttningen angaaende Ankerpladsen for saadanne Skibe paa *Hawke Red* og *Sunk Red* slettes i Kortene. *Paul Point*: 53° 43' N. 0° 14' W.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**1632. Frankrig. Roches de Porsal. Corn Carhai. Fyr normalt.**

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 331/1766. Paris 1915.)
Corn Carhai Fyr brænder atter normalt. 48° 35' 13" N. 4° 43' 55" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25/858. København 1915.)

1633. England. Falmouth. Undersøgelses-Ankerplads forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1216. London 1915.)
Grænserne for Undersøgelses-Ankerplads Nr. 1 er nu:

- Mod Øst. En Linie trukket fra *Pendennis Point* 1 Sm i Retning S.
- Mod Syd. En Linie trukket fra S.-Enden af den under a nævnte Linie til *Pendennis Point*: 50° 08 $\frac{1}{2}$ ' N. 5° 02 $\frac{1}{2}$ ' W.

1634. Skotland. River Clyde. Bestemmelse.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1212. London 1915.)

1. Hvor der udføres Uddybningsarbejder, Dykkerarbejder og andre Arbejder skal et rødt Flag være hejst paa en Pæl paa Flodbredden ved hver Ende af arbejdsstedet, eller paa Uddybningsmaskinen, Dykkerfartøjet eller andre Arbejdsfartøjer. Skibe skal reducere Maskinkraften til „Ganske langsomt“ („Dead Slow“), naar de er ud for det nærmeste Flag eller mindst 140 m fra Maskiner og Partøjer, som fører et saadant Flag, og indtil de er mindst 45 m forbi Arbejdsstedet.

2. I Stedet for de røde Flag kan der fra Flodens Banker vises Tavler, mærkede „Dead Slow“, der medfører samme Forpligtelse, som de røde Flag.

3. Skibe, som fra Floden nærmer sig a) Indløbet til *Forth and Clyde Canal*, b) Indløbet til *Bowling Harbour*, c) Beddingen ved *Dalmuir* og d) *The Cattle Discharging Wharf* ved *Shieldhall*, skal mindst 140 m fra de ovennævnte Steder, indtil de er passeret mindst 45 m forbi de respektive Steder, reducere Maskinkraften til „Ganske langsomt“ („Dead Slow“).

Med Hensyn til ovenstaaende Bestemmelser betragtes Udtrykket „Ganske langsomt“ („Dead Slow“) at mene en Fart, der ikke overstiger 5 Sm pr. Time.

1635. Irland E.-Kyst. Rosslare. South Shear. Lys- og Klokketønde forandres.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 69/2549. Berlin 1915.)
South Long Bank Lys- og Klokketønde, der viser hvidt To-Lyn, forandres i Løbet af 1915 — uden nærmere Bekendtgørelse — til at vise rødt Et-Lyn hver 3 s. 52° 14' 59" N. 6° 17' 09" W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**1636. Atlanterhavet. Canariske Øer NE. Drivende Vrag.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 1226. London 1915.)
Vraget af en Lægtør er den 9de December d. A. observeret drivende paa 30° 40' N. 11° 40' W.

1637. Færøerne. Strømø. Vestmanhavn. Baaker opført og Fyr tændt.

Til Afmærkning af Havnens Grænser ved *Vestmanhavn* er der ved *Slaggur* opført to Stangbaaker, af hvilke Bagbaaken paa Toppen har en hvid og rød stribet Trekant med en Spids nedad og Forbaaken en lignende Trekant med en Spids opad. Forbaaken staar i Retning 111° (misv. SE. $\frac{1}{8}$ E.) fra Bagbaaken.

Paa Forbaaken er tændt et grønt og rødt, fast Fyr, Lyset er:
1. grønt i Pejlinger fra 186° til 291°.
2. rødt i — — — 291° gennem 0° til 31°.
Grænsen mellem den grønne og den røde Lysvinkel angiver Grænsen for Havnens Territorium. Brændetid: 20de Juli—20de Maj. Forbaaken: 62° 08' (45") N. 7° 09' (43") W.
(Kort Nr. 208, 209 og 224. Færøske Lods Side 52. Fyr-Fort. Nr. 607 B.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/98. København 1915.)

1638. Frankrig. Chenal du Four. Grande Vinofière. Fyr slukkes. Lystønde udlægges.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 331/1764. Paris 1915.)
Om kort Tid slukkes *Grande Vinofière* Fyr paa Grund af Eftersyn. I Stedet udlægges en kort Lystønde, der viser hvidt fast Lys, W. for Taarnet, paa Grænsen mellem den hvide og den røde Lysvinkel i *Corse* Fyr. Lystønden: 48° 21' 55" N. 4° 48' 41" W.

1639. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. John Bugt. Thread of Life Ledes. Tønde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1180. London 1915.)
Hay Island sorte Spirtønde 3 er udlagt ved S.-Enden af Grunden fra *Hay Island*. 43° 50' 29" N. 69° 32' 54" W. (eng. Kort Nr. 2490).

1640. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Kap Charles Fyr E. Grund.

(„Notice to Mariners“ Nr. 46/3369. Washington 1915.)
En 6,7 m Grund med haard Sandbind er fundet 5 Sm 105 $\frac{3}{4}$ ° (misv. E. t. S. $\frac{7}{8}$ S.) fra Kap *Charles* Fyr. Fyret: 37° 07' 22" N. 75° 54' 24" W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**1641. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Sabine Bank. Tønde udlagt.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 46/3366. Washington 1915.)
Sabine Bank Stumpønde 1 er udlagt e. 2 Sm 81° (misv. E. t. N. $\frac{3}{8}$ N.) fra *Sabine Bank* Fyr, for at afmærke W.-Siden af Løbet paa det læggeste Sted E. for *Sabine Bank* Fyr. Fyret: 29° 28' 25" N. 93° 43' 20" W.

1642. St. Domingo (Haiti) N.-Kyst. Kap Viejo Frances. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1177. London 1915.)
Paa Kap *Viejo Frances* er tændt et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 3 s., Blink 1 s., Mørke 2 s. 19° 40' 30" N. 69° 55' 15" W. (eng. Kort Nr. 3689).

369

Uddrag af Notices to Mariners.

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

No. 1127. China, East Coast—**Kyau Chau Bay Approach.** (1) **Tai-Kung-Tan Light—Alteration in characteristics.** Position. On the summit of Tai-Kung-tan. Lat. $35^{\circ} 57' \frac{1}{2}''$ N., long. $120^{\circ} 29' \frac{1}{2}''$ E. New abridged description. (U) Lt. Fl. (2), ev. 5 sec., 424 ft., vis. 13 m. Details. The fixed red light has been replaced by a light having the undermentioned characteristics: Character. A group flashing white light showing two flashes every five seconds thus:
 2 Flashes
 2 Flashes

Elevation, 424 feet. Visibility, 13 miles. Power, 200 candles. Structure. Black cylindrical iron tower, 25 feet in height to centre of lantern. Remarks. The light is unwatched. Note. The explosive fog-signal, hitherto shown on the charts, is presumed not to exist, and is to be expunged therefrom.

(2) **Arkona Islet Lights—Alteration in characteristics.** Position. On the summit of Arkona islet. Lat. $36^{\circ} 03' \frac{1}{2}''$ N., long. $120^{\circ} 19' \frac{1}{2}''$ E. New abridged description. (U) Lt. Fl., ev. 4 sec., 101 ft., vis. 10 m. Details. The two fixed green lights have been replaced by two lights having the undermentioned characteristics: Character. Two flashing white lights every four seconds. Elevation, 101 feet; 91 feet. Visibility, 10 miles. Power, 100 candles. Structure. White iron framework on octagonal stone base, 51 feet in height to centre of upper lantern. Remarks. The lights are unwatched; the upper light only will usually be exhibited, the lower light being used as a reserve. (Notice No. 1127 of 1915, dated 22nd November.)

Charts affected. No. 857, Kyau chau bay. No. 1255, Kyau chau bay to Lai chau bay. No. 3480, Shantung promontory to Nagasaki (1). No. 1262, Hongkong to Gulf of Liou-tung (1). Publications. List of Lights, Part VI., 1915, Nos. 1601, 1603. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, pages 411, 412, 413.

No. 1128. China, East Coast—**Kyau Chau Bay Approach. Cha Lien Tau—Alteration in characteristics of Light and Fog-Signal.** Position. On the summit of Cha Lien tau. Lat. $35^{\circ} 53' \frac{1}{2}''$ N., long. $120^{\circ} 52' \frac{1}{2}''$ E. (a) Light: New abridged description. Lt. Fl. ev. 10 sec., 262 ft., vis. 21 m. Details. The flashing white light has been replaced by a light having the undermentioned characteristics: Character. A flashing white light every ten seconds. Elevation, 262 feet. Visibility, 21 miles. Power, 190,000 candles. Structure. Octagonal stone tower, 42 feet in height to centre of lantern. (b) Fog-signal: Alteration. The explosive fog-signal has been replaced by a fog-siren giving one blast every thirty-three seconds, thus:
 Blast. ————— silent.
 30 secs.

(Notice No. 1128 of 1915, dated 22nd November.)

Charts affected. No. 1255, Kyau Chau to Lai Chau bay. No. 3735, Cape Yantau to Tau (sui head). No. 3480, Shantung promontory to Nagasaki. No. 1262, Hongkong to Gulf of Liou-tung. Publications. List of Lights, Part VI., 1915, No. 1600. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 411.

No. 1130. Red Sea—**Eastern Shore.** (1) **Ras Abu Mad—Shoal reported westward of.** Position (approximate). At a distance of about 4 miles, westward, from Ras Abu Mad. Lat. $24^{\circ} 49' 00''$ N., long. $37^{\circ} 03' 18''$ E., on chart No. 8b. Description. Believed to be a coral shoal, the depth and extent was 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 above position and marked "Rept. (1915) (P.A.)." (2) **Sherm Hassey approach—Reef reported.** Position (approximate). In the northern approach to Sherm Hassey. Lat. $24^{\circ} 40' 30''$ N., long. $37^{\circ} 09' 16''$ E., on chart No. 8b. Description. A coral reef awash, of small extent. Remarks. The reef is to be marked "Rept. (1915) (P.A.)." on the charts. (Notice No. 1130 of 1915, dated 22nd November.)

Charts affected. No. 8b, Red sea, sheet 2. No. 2523, Red sea. Publication. Red Sea. &c. Pilot, 1909, pages 306, 307.

Styrmandselever.

I Januar Maaned antages seks Styrmandselever til C. K. Hansens Skoleskibe, Dampskibene Rosenborg og Tuborg. Der fordres mindst 2 Aars Sejlads med Sejlskib, hvoraf det ene maa have været som **Ma'ros**. De Elever, som findes egnede dertil, vil efter den fornødne Sejlads med et af Skoleskibene kunne faa frit Ophold og Kost under Læsningen paa Navigationsskolen. Eleven bestemmer selv, hvilken Skole han vil frekventere. Ansøgning indsendes til C. K. Hansens Skibsinspektion, Toldbodvej 15, København.

C. K. Hansen.

Skibsfører.

En dygtig og velanbefalet Skibsfører med 5 à 10.000 Kr. der vil være med til at købe et ældre klassificeret Sejlskib søges. Billet mrkt. „666“ modtager Bladets Kontor.

Motorskibsfører, Aktietager, søges

for c. 200 Tons d.w. Skib. Virkelige dygtige og flinke Førere bedes tilskrive

N. I. NIELSKOV,

Kirkegaardsvej 32 -- København S.

Bjorch-Jensen & Co.

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

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og
 Speditør
Gent, Belgien.

Dampskib

eller

Motorsejler

circa 200/500 dw. ønskes.

Tilbud af enten ældre eller Nybygning med fulde Particulars modtager

N. J. NIELSKOV,
 Kirkegaardsvej 32,
 København S.

Dampskibsfører.

En yngre, energisk og økonomisk Dampskibsfører, som har gode anbefalinger fra tidl. Stillinger, søges til en Nord-Østersø-Damper. Kapitalindskud ønskes. Billet mrkt. „1771“ modtager **Sylvester Hvids Bureau**, Nygade 7, København K.

To

Motorskibe til Salg.

Til Købs ønskes

en brugt british Lloyd-Registry book, kan ogsaa være en ældre Aargang. Billet mrkt. „4148“ til **Wolffs Box**, Østergade 57, København K.

Et Motorskib laster circa 100 Tons D.W. **Pris 22,000 Kr.**

Et Motorakib laster circa 36 Tons D.W. **Pris 12,000 Kr.**

Billet mrkt. „13609“ modt. **Nordisk Annoncebureau**, Købmagergade 38.

Svendborg Toldsteds Forsikringsforening for Søfolks Ejendele.

Paa den ekstraordinære Generalforsamling den 15. ds. fastsattes Præmien for Krigsforsikring i 1916 til 6 % p. A. Medlemmernes Opmærksomhed henledes paa, at samtlige Krigsforsikrings-Policer udløber den 31. December d. A.

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 & 3,4 m. Nord for samme 3,4 & 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet ligger Hals Barres Fyr (Hovedfyr: Hvidt, Lynfyr: Rødt og grønt fast Fyr). Taagesignal med Sirene: To Stød hvert 1 Minut. Til Vejledning for Sejluden 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 Nvhavn 4,4 & 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 Havneus Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 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 Børd ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Kølhalsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Fem Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optas Skibe af indtil 65 m Længde og 760 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 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 Havneus Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 60 Øre pr. Ton. Vand: 1½ & 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder Kølhalsplads Ophalingsbedding til 100 & 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejsøværker. Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 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 Vand.</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 Paafylling.</p>		<p>Kølhalsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagt 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 Speiditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Kølhalsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havne Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugseringsafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren idfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smalle Kløde over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og her arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluserasklen 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 Bugserlamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Roden 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 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 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 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, Vognsængde 34,52 m (110 Fod). Dybde over forreste Kølblok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibsbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibssmedie. Kølbloingsplads. 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 anløbe for Kulturforsyning og tagemindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodtakster af 1903; Kultfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 & 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 7,3 m.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulturforsyning (mindst 98 hl) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybhgaende 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.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 20 Fod 6.3 m og afmærket Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledestyr. 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 Kølbloingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jernbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugseringsafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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.	Bolværkpenge For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø. Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke. 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. 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 Lodsvang. 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, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jernbanespor 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 første 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.	Staaletskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Køhalingsspladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalingsbeddinger, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Mashed-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. 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. Jernbanespor langs den største Del af Bolværkerne.
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 Lodsvang. Bugsering ufornøden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. Vandværkevand pr. Slange: 15 Øre pr. T.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Køhalingssplads og Skibsbyggeri.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nakskov.	Indtil Slot 18 Fod. indenfor 16 Fod solværkshøjde 6 1/4 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid taas 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, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexø.	Indsejlingsløbet er 20 Fod bredt og 16 Fod dybt. Havnen ved Bolværk er 18 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vand er c. 8 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton Indg. 25 - indbetalt Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløber for Kultursyning, er fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodsere. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørgeres af Lødningsmodtageren	Ved Havnen er Tørdok særlig lys og luttig. Dokken er 170' lang, 69' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabinningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 1/4', alt eng. Maal.
Nyborg.	Stående 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 belyst, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørgeres hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldhorund 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 Feme Lodsøn skifter i Guldhor. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge og Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldhor 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 besørgeres af Stevedor efter faste Takster	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingsplads.
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 taas ved Ørødde, 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 Kølhalingsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 Ø.	Fra Seen til Stige Lodsafrihed. 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 besørgeres af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jernbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads, skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Damphaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted. Vaudforsyning, Jærnbanespor lange 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 Lodsvang. Bugserhaad haves, faaste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Kølhalingsplads og Reparationsværksted findes.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 & 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodsvang. 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: Faaste, billige Takster ved Havnens Dampor	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Støveder efter faaste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Kornlevatorer og Hejsøværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers, 2 kraftige Ishydrere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværkerne indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl V. 5 1/2 & 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kulforsyning og Proviante- ring indtil 24 Timer, tri.	Ingen Lodsvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træktribyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Vest fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 4 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 2 Fod. Bolværkshøjden 5 & 6 1/2 Fod.	Skibeafgift pr. Reg.-Ton Indg. 12 Ø Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodsvang. For Lods pengene 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 S'angeafgift pr. Vandfylding 1 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træktribyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træktribe paa indtil 250 Reg.-Ton kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhaler. En Flydedæk, der kan optage skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebojer, fører til Havnen, hvor Bolværkerne med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø Udg. 10 Ø.	Ingen Lodsvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lods- takster 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 betaler Afgiften da ned- sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Af- talt.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens S'anger: Indtil 200 Reg.-Ton 4 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faaste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd- siden, Vaudforsyning ved Bolværket. Bugserhaade.

Kjøbenhavns
uofficielle Børskurs d. 22 Decbr. 1915.

	Gjort til	Købet	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Førene Dampskibs-Selskab ...		215 1/4	215 1/4
Danmark		214 1/4	246 1/4
Norden		238 1/4	249 1/4
Carl		249	249 1/4
Dannebrog		29 1/4	240 1/4
Sjæld		249 1/4	249 1/4
Urania		—	—
Dampsk. af 1896		262 1/4	263
Hejmdal		247	268
Geom.		267 1/4	268
Neptun		26 1/4	26 1/4
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		41 1/4	142 1/4
Stats- og Kreditforen. Obligationer			
8 % State amort.		—	—
8 1/2 % uops. Stats.		—	—
8 1/2 % Hussejer Kreditk. I. Afb. I. S.		—	—
8 1/2 % Kbhvn. Kreditk.		—	—
4 % — — — 2. Serie.		—	—
4 % — — — 1. —		—	—
4 % Østfitt. Kreditf.		81 1/2	82 1/4
4 % — — — 7. —		81	84
9 1/2 % — — — 6. —		—	—
8 1/2 % Landkreditk.		—	—
Aktier.			
Nationalbank		137	130
Privatbank		114 1/4	116 1/4
Landmandsbank		134	118
Handelsbank		140 1/4	160
Esbjergs Laane- og Diskontobank		101 1/4	102
Sukkerfabr.		289 1/4	240
Burm. & Wain		123	123 1/4
Bryggeri Aktier		143 1/4	149
Helsingers Jærnsak		—	—

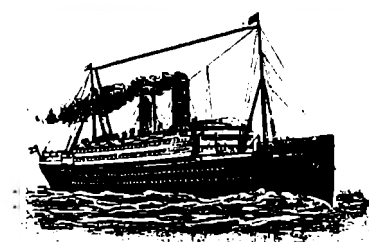
Vækselkurs d. 22 December 1915

	avista Sælger	tu d. d. Købet
Hamburg	70 16	
London	17 57	
Paris	63 50	
Amsterdam	161 00	
Wien	60 00	

Møller & Rée,
Bankforetning, 16, Ved Stranden.

Frederikshavns Værft og Flydedok A/S
FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskeibe:
Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne. Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene
— Telegram-Adresse: VÆRFTET FRH. —
— Telefon 310. — — Statstelefon 4. —



Viggo Jensen, A/S.
Maskinfabrik • Aarhus.
Al Slags Skibsarbejde,
større saavel som mindre
Reparationer udføres,
ligeom vi paatager os
Rensning af Kedler.

Kun første Klases Arbejde udføres.
— Telf. 2437. —

MEKANISK HERSKIND & WULF.
(I. P. Martinussen)
Amaliegade 35.
Telefon { Centr. 8712.
Privat: Øbro 2884 x.

Iver C. Weilbach & Co.
Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027. Amaliegade 30. Øbro 125 u.

Kompasser
efter
Lord Kelvins System
eget Fabrikat.

Sprinkompasser
E. S. Ritchie & Sons
originale
samt af eget Fabrikat

Baadekompasser
(Sprit og tørre)
Kasse eller Hus med
Lampe.

Azimuthinstrumenter

Pejlestøtter

Kikkertøjer
dobbelte og lunge

Sextanter og Octanter
med og uden
Kew Certifikat

Reparationer
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.



Walkers
originale
Løkke- og
Løkkeapparater

Fuldfarts
Loddemaskiner
Loddespil

Loddewire
(enkelt og dobbel-laaet)

Barometre
Hydrometre

Cilometre
Megaphoner
Parallellinæler

Passere
Forstørrelsesglas

Lanterner
med og uden Certifikat
Morse Signallanterner
m. m.

Reparationer
udføres.

Det forenede Dampskibs-Selskab

Aktieselskab

KJØBENHAVN K

Telefon Nr. 6300

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



De private Assurandører Hm.

i København
tegnere Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faaste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

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

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i København.
Stiftet 1785. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegnere Transportforsikringer af enhver Art til billige, faaste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristianagade 17. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening Hm.

i København.
tegnere Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faaste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1. 1. Sal. Telegram-Adresse: Søassurance. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringsselskab lim.

i København
tegnere Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faaste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756

Sigurd von Pfaler & Co.

Assurancekontor for

Sø-Transport og Krigsforsikring

Østergade 37. — København K.

Telefon: Central 12537. — Telegr.-Adr.: „KRIGSPFALER“

LANDMANDSBANKEN

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

R. Møllers Skibsværft.

Telefon 246. Faaborg. Telefon 246.

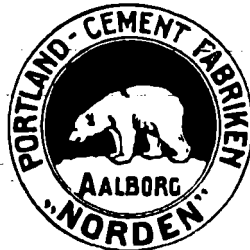
Nybygning og Reparation af Træskibe.

Patent-Ophalingsbedding for
450 Tons Egenvægt.

Motorbaad.

12—25 H.K. ønskes til
Købs. Billet M.B.14718
til Wolffs Box, Køben-
havn K.

H. P. NIELSEN
Skibshandler
ESBJERG



CHRISTIAN THEIL
Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.
Redete Brød. Største Rahat

Svensk Damper

bygget af Fyr og Eg 1898
Brutto Reg. Tons 169,87, Netto
95,06. D.W. 230 Tons. 1 Deck,
2 Luger, Compound-Maskine.
Pris 40.000 Kr. 1913 gennem-
gribende Reparation. Billet
nrkt. „14 99“ modt. Nordisk
Annoncebureau, København.

Berg & Larsen

Nyhavn 83, København,

og
Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.
Skibsprovianteering
Lager af Manilla- og Hamptonvørk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 190

Hud- og Kønssygdomme.

Frederiksborggade 25, 2 Sal.
Hverdage 2—3 og efter Aftale
samt Tirsdag, Torsdag, Lørdag
6¹/₂—8 Aften. Søndag 10—11.
Telefon Byen 7062.

Carl With,
tidl. Reservelæge ved Rigs-
hospitalet.

„SKANDINAVIA“

STIFTET 1899

HOVEDKONTOR: KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN K.

AKTIEKAPITAL & RESERVER:

17 MILLIONER KRONER

OVERTAGER

SØ-, TRANSPORT- OG KRIGSFORSIKRING

GENERALAGENTUR:

A. N. GRØN & W. WITZKE

TELEFON 9316

KØBENHAVN

KONGENS NYTORV 6

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. Telf. 4705 og 4810.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 208.

Aarhus. Sophus E. Johnsen. Tlf. 2859 & 2879. Tlgr.-Adr.: Sejus. Breve til min Adresse leveres straks ved Skibs Ankomst. Motorbaad til Rheden.



BRASSO
FLYDENDE
METAL
PUDSE-EXTRAKT.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1182

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

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.

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.

P. Jørgensen & Co., Korsør.

Telegramadr.: »Jørgensen«.

— Skibsmæglere. —

Telefon 6 & 16.

Statstelefon 11.

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed
Petrograd og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,
Cronstadt.

Petronrad
Tlgr.: „Hansen“

Cronstadt
Tlgr.: „Hansen“

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

Petrograd. Wass. Ostrow. 17 Line. No. 4.

R. A. ROBERT, KØBENHAVN, AMALIEGADE 26. BEFRAGTNING.

Telegram-Adresse: „ROBERTUS“.

Telefoner: 6357 & 6358.

Statstelefon: 188.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klassees
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Axel Carlsen

Skibshandel

ved Toldbodvejen, AALBORG
Telegr.-Adr.: Axo. Carlsen. Telefon 707

Hans Nielsen

Skibsproviantering
Aarhus.

Skibsmægler

C. V. Petersen,

Telef. 149 Svendborg Statstelef. 10
Dampskibsagent

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Løvsrander til D. F. O. S.

ZOOB. HAVE

i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

J. C. Jensen og R. B. Christiansen
Sagfører Overretssagfører

sp. Søsager

St. Voldgade 10, Randers
Telefon Nr. 47

Overretssagfører

E. Moltzen

Odense

Retssager (sp. Sø- og Handelssager)
og Handelsinkassation.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Vestre Boulevard 29. Kbhvn. B.

Retssager (sp. Søsager).

Remington,

eneste Skrivemaskine, der
adderer og subtraherer.

Eneforhandler:

L. Kristensen, 27, Vestergade.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvævede Klædninger.

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

at Staten autoriseret Forhyringsagent
Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotskyrting“.

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.

Put

en Kasse »Svendborg
Bockøl« ned i Pro-
viantrummet, saa har
De stedse et godt
holdbart og sundt
Glas Øl at byde
Deres Venner, hvor
paa Kloden, De end
kommer.

Brix-Hansen & Co.

København.

Dampskibsbefragtning.

Tlf. Adr.: Telefon: 3224.
Tonnage. Telefon: 3244.

Forlang altid

OTTO
MØNSTED'S
OMA
Plante-Margarine

Fortrinlig til Bordbrug
Baging og Stegning.

Utzon & Stegmann, Skibsmæglere. Aalborg.

Telegr.-Adr.: UTZON.
Telefoner: 2200 - 2075.
Statstelefon 2.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. 76 Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts-
kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Telf. 76
Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil og
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“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“. 5—100
Billig: Drift — Solid — Driftssikker. HK

A/S „VØLUND“.
Blegdamsvej 32. København N.

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 omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.
Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 80 Øre.
Anden Side og Siden efter Tekst pr. Petitlinie à 45mm Bredde 25 —
De øvrige Sider pr. Petitlinie à 45mm Bredde 20 —
Moderation for 5 Gange 13 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).

Aarhus mekaniske Værksted
Alle Slags Skibs- og Maskinreparationer
samt Kedelrensning udføres.
Fredensgade 16. Telefon 3950.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saasom: Undersøgelser og
midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværks-
arbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved
Henvendelse til

Entreprenør F. HINRICHSEN,

Thorshavnsgade 3.

Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

WIESE & Co., LISSABON.
SKIBSMÆGLERE & SALTEXPORTØRER.
Bunker Kul. (Største flydende Kullager). *Billigste Priser.*
Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205.)

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 6885. Kvæsthusgade 1, St. Telegr.-Adr.:
0886. Kjøbenhavn K. „KAYDYHR“
8901.

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.

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:

Kongens Enghave. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal
Telefon 6031. Telegramadr.: „NAKET“, Kjøbenhavn. Privatteleon Nora 2393.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreokvliperling.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

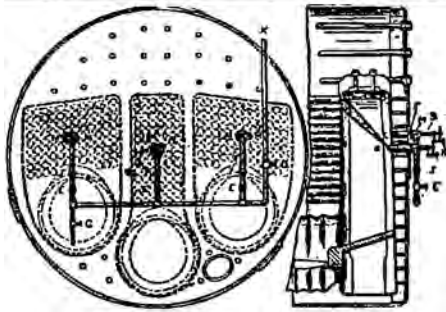
Nr. 52

Kjøbenhavn, Torsdag den 30. December 1915.

22. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS

Billige i
Anskaffelse.



Anbringeren fast i den højeste Del af Kedlen. Hønsen Rør. Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at åbne Røkkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gear direkte i Skorstøtten, 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,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

TELEFONER.
1408 — 1405
3053 — 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
Petrograd. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



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

Palle Sørensen Eff.
Sølvtorvet 4.
Telf. Øbro 1515 y.
Største Udvalg af Skibsure.
Se-, Rejse- & Teaterkikkertef.
Briller & Pincenez m. m.



AKTIESELSKABET HOLZAPFEL-SELANDIA

Compositioner

Jern, Staal og Træskibsbunde.
Leverandør til Flaaden.

Indreglstreret

Telegramdr.: „HOLZANDIA“.

Kontor: Toldbodvej 7, Kjøbenhavn.



Varemærke

Telf.: 5601. Palæ 2256.

Fabrik: Øresundsvej, Amager.

Rustbeskyttende Farve

Bunkers og Lastrum.
Leverandør til Statsbanerne.

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. Telefon 4980.

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.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

KJØBENHAVNS HANDELSBANK

KJØBENHAVN

Hovedkontor: Holmens Kanal 2.

Afdelinger: Gl. Torv 4, Sølvgade 84 og St. Kongensgade 58.

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: Kjøbenhavns Handelsbanks Filial i Rønne

Viborg: Handelsbanken i Viborg

W. Poulsen & Carr, Newcastle-upon-Tyne

Skibsmæglere og Befragtningsforretning

Bunker Kul: Prima Durham og Newcastle Dampkul
leveres Dag og Nat til billigste Priser.

Telegram-Adresse: „PROMPT“, NEWCASTLETYNE.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft

Pilal: Ny Kalkbrønderihavn, Ø.

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



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

Hud- og Kønssygdomme.

Frederiksborggade 25. 2. Sal.
Hverdage 2—3 og efter Aftale
samt Tirsdag, Torsdag, Lørdag
6 $\frac{1}{2}$ —8 Aften. Søndag 10—11.
Telefon Byen 7062.

Carl With,

titl. Reservelege ved Rigs-
hospitalet.

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

tilsalg Vestergade 27.

Telefoner
92 86
102 86

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
Bunker-
depot.

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT

Toldbodvej 15.

Prima Durham og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat
ved vore elektriske Kraner, til billige Priser. Kullene bliver
autoriseret vejede ved automatiske Vægte. Hurtig Ekspedition.

ca. 100 Tons Indgivning pr. Kran i Timen.

Telefon
513

Aktieselskabet

Telegr.-Adr.
Bunker-
depot.

HELSINGØRS BUNKERKUL DEPOT.

Prima Newcastle Dampkul leveres Dag og
Nat til Dagens billigste Priser.

C. K. HANSEN.

KØBENHAVN.

∴ DAMPSKIBSRHEDER ∴

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT.
BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Telegr.-Adr.: HANSEN.

Korresponderende Rheder for:

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«,
Dampskibsselskabet »NEPTUN« og
Dampskibsselskabet »AF 1896«.

Dampskibsselskaberne

VULCAN og MERCUR

Telefon 5459. Telegramadresse: „Canus“.

Korresponderende:

Reder N. P. Nielsen,

Herluf Trollesgade 28.

A. O. ANDERSEN & Co.

Copenhagen & Christiania.

Telegr.: Pacao { Copenhagen. Teleph. { 5836 Copenhagen.
Christiania. { 19369 Christiania.

STEAMSHIPOWNERS-AGENTS

Chartering - Clearance - Average.

P. Brown jun. & Co.

Dampskibsrederi * Dampskibsagentur.
Mallegade 43. — Telegr.-Adr.: »Brown«. — Tlf. C. 276.

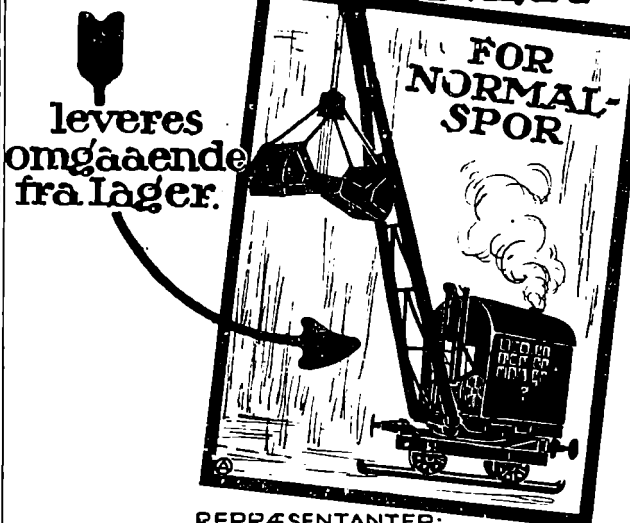
Knud Degn.

Raadgivende Ingeniør,
cand. polyt. M. Ing. F.
projekterer og leder Udtørelsen af alle Slags

Havne- & Uddybningsarbejder

Kontor: Havnegade 55¹. København K. Telefon 351.

DEMAG DAMPKRANER



REPRÆSENTANTER:

EDWARDS & RASMUSSEN

INGENIØRER

KØBENHAVN B, VESTERGADE 3.

DEUTSCHE MASCHINENFABRIK A.G. DULSBURG

Traadløs

Telegrafi

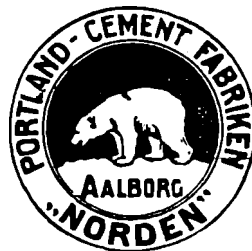
Københavns Radiotelegrafskole

Afdeling af
Centralundervisnings-
anstalten i Radiotelegrafi

Dag- og Aftenkursus

Lavendelstræde 1, 1. Sal

Byen 3790



P. Schou & Co.

Skibsprovantering

FREDERIKSHAVN
Telegr.-Adr.: „Schou“

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsprovantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clearance.

Getre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibeene straks ved Ankomst.
Heden eller Havnen.

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

Kjøbenhavn, den 30. December 1915.

Et Handelskammer for de smaa Nationer i Shanghai. Efter Meddelelser fra Udenrigsministeriet gengiver vi nedenstaaende Uddrag af Beretning fra det danske Generalkonsulat i Kina for Tiden fra 1. Juli 1914 til 30. Juni 1915:

»Det er ikke til at vente, at de bitre Følelser mellem Nationerne, som Krigen har vakt, hurtigt vil foretage sig; tværtimod, alt tyder paa, at de store Nationers merkantile Anstrængelser i Fremtiden vil blive baseret paa et eksklusivt nationalt Grundlag. Der er allerede tydelige Tilkendegivelser heraf. I Shanghai har der hidtil været et almindeligt fremmed Handelskammer, der ganske vist i Realiteten var overvejende britisk, men hvortil dog alle fremmede Firmaer havde Adgang, og hvortil de smaa Nationer hørte. For en Del Aar siden dannede Tyskerne og Amerikanerne hver deres eget Handelskammer. Nu er Englænderne ikke tilfreds med at være den dominerende Faktor i det almindelige Kammer, men har etableret et særligt britisk Kammer. De mindre Nationer er saaledes henvist til enten at bjerge sig alene eller til at slutte sig sammen. Konsulatet har foreslaaet de danske Firmaer at søge at danne et Handelskammer med Sverig, Norge, Holland, Belgien og Schweiz, og dette er for Tiden under Overvejelse. Fordelene derved er meget iøjnefaldende. I det hidtidige almindelige Kammer dominerede de engelske Interesser saa stærkt, at de mindre Nationers Særinteresser ingen Understøttelse fik. Et Handelskammer som det foreslaaede vil kunne koncentrere sig paa disse Særinteresser og ganske lade andre Sager ligge som sig uvedkommende. At der er mere Indflydelse og Prestige knyttet til at have sit eget ligestillede Handelskammer i Stedet for at være et Slags Paahæng i de store Nationers, er ogsaa klart, i Særdeleshed i Kina, hvor et Kammer som det nævnte støttet af et større Antal diplomatiske og konsulære Repræsentanter vil kunne gøre sig gældende overfor Regeringens Afdelinger og maa tages Hensyn til som ligestillet med de store Nationers.«

Om Skibsfarten paa Kina hedder det: »Denne forstyrredes ganske ved Krigen. Ikke alene forsvandt de tyske og østrigske Skibe, men de andre krigsførende Magters og til dels de neutrale Magters Skibe udeblev i Begyndelsen eller var underkastet pludselige Forandringer og Forsinkelser. Senere vedblev Tonnagen at være forholdsvis kneben, og Eksamination af Varer til Forsendelse og høje Fragter har skaffet Afskiberne mange Vanskeligheder. Dog steg mærkeligt nok den samlede Tonnage lidt. Det er værd at bemærke, at Størstedelen af den danske Eksport fra Kina ikke opføres under dansk, men under engelsk og russisk Flag, fordi Eksporten foregaar over Hongkong mod Syd og Vladivostok og Nikolajevsk mod Nord. At Varerne opkøbes af danske Firmaers egne Afdelinger i Canton og Manschuriet, og at de føres bort i danske Skibe med Danmark som endeligt Bestemmelsessted, forhindrer ikke, at Toldvæsnets Statistik opfører dem som eksporterende til England og Rusland, det vil sige som engelsk-kinesisk og russisk-kinesisk Omsætning, og at al Hentydning til Skibsfarten i Forbindelse dermed udelades.

Dette er ikke uden uheldig Betydning for Danmark, da de fremmede Lande baserer deres Indflydelse i Kina paa deres Interesser dersteds, d. v. s. deres Tonnage, Omsætning og anbragte Kapital. Nogle af de store Nationer har ogsaa følt sig forurettet ved den Maade, hvorpaa Transithandelen over Hongkong behandles i Toldvæsnets Statistik, men man har ikke kunnet blive enig om en Forandring deri.«

Stranding. Vor Meddeler i Skagen tilskriver os følgende:

Juleaftens Dag ved Middagstid strandede ud for Klitlund i Aalbæksbugten den Det forenede Dampskibsselskab tilhørende Dampers »Yrsa«, 270 Netto Reg.-Tons, ført af Kaptajn Rasmussen. Skibet var paa Rejse fra Kristiania til Kjøbenhavn med 70 Piber Vin, og det befandt sig den 23. ds. i Kattegat under den forrygende Snestorm. Det var aldeles ugorligt at styre det letlastede Skib i det oprørte Hav, og efter at det forgæves var bleven forsøgt at søge Læ under Anholt, besluttede Kaptajnen at holde af efter Frederikshavn. Men i Snetykningen kom Skibet for lavt, og da man opdagede Land, var dette saa nær, at det var ugorligt at klare det fra sig, hvorfor Kaptajnen resolut bestemte sig til at sætte Skibet paa Land, medens det var Dag, saa der var Udsigt til at redde Besætningen, hvilket vanskeligt lod sig gøre ved Nattetid i det herskende Vejr. Skibet huggede lidt paa 3dje Revle, men kom over denne og blev staaende paa 2den Revle. I Aalbæk havde man trods Snefoget bemærket Skibet, og da det saas, at Stranding var uundgaelig, blev Redningsbaaden gjort klar og ført til Strandingsstedet. Det var en drøj Tur at ro Baaden ud til Skibet, da den høje Braadso stadig væltede sig over den, og lige saa vanskeligt var det at borde Skibet, som var aldeles overiset. Men det lykkedes alt sammen, og Skibets Besætning, ialt 13 Mand, bragtes heldig i Land, rigtignok i en meget forkommen Tilstand.

Skibet blev den paafølgende Nat sat over Revlen og staar nu tæt ved Land med Boven indefter. Det er endnu tæt, men der kan selvfølgelig ikke være Tale om noget Bjergningsarbejde, saalænge den østlige Storm raser.

—h.

Det svenske Redningsvæsen. Da den frivillige Betaling af 1 Kr. pr. Brutto Reg.-Ton, som de svenske Rederier fornylig har tilbudt at yde til Udjævnelse af de af »Lifsmedelskommissionen« beregnede Fragtdifferencer, antages at ville give et betydeligt Overskud, har Rederne udnævnt Repræsentanter, der i Samraad med Regeringen skal tage Bestemmelse om, hvortil et saadant Overskud skal anvendes.

Det anses selvfølgelig som det rigtigste og mest ønskelige, at dette Overskud kommer selve Søfarten til Gode paa en eller anden Maade, f. Eks. gennem det svenske Redningsvæsen.

Dette er ganske vist i de senere Aar blevet betydeligt forbedret, takket være det uegennyttige og ihærdige Arbejde, som det svenske Selskab til Skibbrudnes Redning har udført, men der mangler dog meget endnu, og stedse er der den Fare, at Foretagendets Eksistens staar paa Spil, hvis Almenhedens Offervillighed slappes. Det vil derfor blive anset som særdeles heldigt, om det eventuelle Overskud kunde overlades det nævnte Selskab til Opretelse af et Fond, hvis Renter kunde anvendes til Bestridelse af Selskabets løbende Udgifter.

Der er Grund til at tro, at Redernes Repræsentanter netop vil fremsætte et saadant Forslag.

Dødsfald. Skibsfører H. M. G. Hansen, er den 20. ds. afgaaet ved Døden paa Bispebjerg Hospital i en Alder af c. 39 Aar. Afdøde, der var en meget loyende Sømand, blev, efter at have sejlet nogle Aar som Styrmand i Dampskibsselskabet Nordens Tjeneste, i 1906 Fører af Dampers »Nordhvalen« og senere af Dampers »Kronborg«. Med disse Skibe sejlede han paa fremmede Verdensdele, og paadrog sig paa en af disse Rejser en ondartet Malaria, der nu har forvoldt hans Død.

Meddelelse fra Navigationsdirektøren. Til Styrmandseksamen i Aarets 3dje Termin bestod ialt følgende Antal Elever: 1ste Afdeling: 37 (afvist 3). 2den Afdeling i Navigation 20; Geografi og Vejrlære 17; Engelsk 14 (afvist 2); Søret og Handelsvidenskab 21. I Aarets Løb bestod endvidere til Sletteskipperprøven 59, Fiske-skipperprøven 100, hvoraf henholdsvis 1 og 48 paa Fær-ørerne.

Aarbog for den danske Fiskerflaade. Fra Forfatteren har vi modtaget den for enhver Fisker uundværlige Aarbog for den danske Fiskerflaade, 23. Aar-gang, udgivet paa Landbrugsministeriets Foranstaltning af Fiskeriinspektør F. V. Mortensen. Paa hos Engelsen & Schrøder, Frederiksberggade 15, Kjøbenhavn B.

Handelsministeriet meddeler: Oprindel-sescertifikater for Varer bestemt til Frankrig, saa-vel af dansk som af fremmed Oprindelse, udstedes i Folge derom af Generaltolddirektoratet truffen Bestemmelse for Fremtiden ogsaa af Provinstoldstederne efter foretagne Un-derøgelser i hvert enkelt Tilfælde.

En Strandning ved Anholt. Grenaa, den 28. December. I en haard Kuling med Sneykning lykkedes det i Folge Grenaa Folketidende i Afles Redningsbaaden at hjerpe den alten Mand store Besætning fra en ved Anholt strandet norsk Bark Fiols over paa en Bjergnings-dampere. Paa Strandingsstedet opholder sig to Bjergnings-dampere, men de har i Dag paa Grund af høj Sø og Taage intet kunnet udrette. (Ritz. Bur.)

Søforhør.

Den 1. December afholdtes Søforhør i Sø- og Han-delsretten i Anledning af, at Dampskibet Elsborg- har været ved Indsejlingen til Kjøbenhavn den 21. November 1915.

Det var oplyst, at Dampskibet den 21. November 1915 Kl. 3⁰⁰ tog Girunden. Maskinen stoppede straks, men da Skibet straks derefter gled af, beordrede Lodsens atter frem. Da Skibet Kl. 3⁵⁷ fortojede paa Inderredens vejlede. Tanke og Lastrum og Rummene var lens, hvor-ved Forpeak Nr. 1 og 2 Tank samt Kedeltank var læk.

Lods J. Nielsen forklarede, at han var gaaet i det vestre Løb, da dette er saa dybt, at Skibe med Dybgaaende 17² dansk er garanteret at kunne gaa der, omend det østre Løb er det dybeste. Vandstanden var ganske vist 3-4 Tommer under daglig Vande, men Skibets Amning var opgivet ham til 17⁰⁰ dansk, 1 Tomme mere engelsk. Han havde da regnet med Dybgaaende af 17⁰⁰ engelsk eller godt 17 dansk. Det var Dis og han kunde ikke se Mærkerne. Han mener, der har ligget en Sten eller et gammelt Anker paa Bunden.

Kaptajn Sørensen forklarede, at han efter Mine-føltets Udlægning én Gang før med samme Last er gaaet gennem det østre Løb og 4-5 Gange gennem det vestre. Det er Lodsens alene, der afgør, om Skibet skal gaa gennem det østre eller vestre Løb. Skibets Amning var, da det fortojede paa Inderredens, 17⁰⁵ for og 17¹⁰ agter.

Skibsinspektør hos C. K. Hansen, Kaptajn Sørensen, oplyste, at Skuden i Bunden er betydelig, vistnok omkring 40,000 Kr.

I Sø- og Handelsretten afholdtes den 24. November 1915 Soforhør i Anledning af, at den norske Dampere Ot-terstad- har haft Kollision med norsk Dampere O. A. Knudsen.

Otterstad's Besætning var mødt.

Kaptajnen Halldan Mørland forklarede, at han paa Rejsen fra Rosario til Kjøbenhavn med Majs og Klid den 12. November var kommen til Kirkwall ved 2-Tiden. Kl. 1¹⁵ fik han sailing direction med Ordre til at afgaa straks, hvis han vilde sejle den Dag. Lodsens vilde være i Nærheden. Han leltede straks, højste Lodsflag og blus-sede, men Lodsens kom ikke. Et Par Somil fra Kirkwall i et smalt Farvand (the String) er der fra Land til Land udspændt et Net med en Portaabning af 500-600 Fods Bredde. Ved hver af Portens Sider ligger en Trawler til Ankers. Porten lukkes om Natten. En lille Dampbaad kom paa Siden, da de havde sejlet c. 1/2 Somil og gav to Gange to Stød i Fløjten, hvilket Kaptajnen opfattede som Signal til at vige til Bagbord, hvilket han ogsaa gjorde. Dampbaaden gik imidlertid sin Vej, det var ikke Lods-baaden. I dette Øjeblik var de c. 1/2 Somil fra Porten og saa da Damperen O. A. Knudsen, styrende ind mod Port-aabningen i en Afstand af 3 Somil fra denne. Den sej-lede med Strømmen og havde stor Fart. Da Otterstad- var kommen en Del over i venstre Side af Farvandet, gaves Bagbords Ror halv Kraft og nogle Minutter se-nere fuld Kraft og Bagbords Ror, da Løbet svingede i en Bue netop i Porten fra omtrent Nord-Syd til Øst-Vest. Da Kaptajnen gav fuld Kraft var O. A. Knudsen c. 1 Somil paa den anden Side Porten, og Otterstad c. 1 Skibslængde fra Portskibet paa Styrbords Side. Under Drejningen Styrbord over var Forskibet just kommet ind i Porten, da det ophørte at svinge og begyndte at dreje Bagbord over. Stævnen var omtrent midt i Porten, da de havde O. A. Knudsen ret forude i en Afstand af to-tre Skibslængder. Kaptajnen blev da klar over, at Kollision var uundgaaelig, slog fuld Kraft Bak og gav tre Stød i Fløjten. Ogsaa de andre Manøvrer havde han signaleret med Fløjten. Otterstad's Bagbords Bøj ramte O. A. Knudsen's Bagbords Side tværs af Forkanten af For-lugen.

Grunden til Kollisionen, siger Kapt. Mørland, er ude-lukkende den stærke Strom, som han først naede ved Svinget ved Porten. Han havde, saa hastigt som han kom af Sted ikke faaet Klarhed over Stromforholdene. Han har været fem Gange tidligere i Kirkwall og kun én Gang haft Lods. Naar han vilde have Lods denne Gang, var det, fordi han havde faaet Underretning om Nettet, der ikke havde været der tidligere. Han havde hele Tiden kunnet se O. A. Knudsen's Skrog, og lige til Kollisionen, havde han set dens røde Lanterne og Toplanteren, ikke dens grønne Lanterne. Ogsaa Otterstad's Lanterne havde været i Orden.

Skaden kan han ikke opgive, da Skibet vel blev be-sigtiget i Kirkwall, hvortil det returnerede, men ikke takseret.

Amerikansk Skibsbygning.

Værterne i Newport News.

Man kan under de nuværende Konjunkturer ikke un-dre sig over, at mange fremragende Forretningsmænd i De forenede Stater, med Forkærlighed nærer Tanken om Skabelsen af en amerikansk Handelsmarine og en yder-ligere Udvikling af Skibbyggeriet i en Del af Staternes Havne, skriver Shipp. Gaz. I denne Forbindelse knytter der sig særlig Interesse til en Artikelserie, som er frem-kommet i New York Journal of Commerce om dette Emne.

Intet, siger det nævnte Blad, symboliserer mere de amerikanske Skibbyggeres Tilsynekomst paa Verdenspro-

duktionens Omraade, paa en økonomisk Basis, end Newport News Værftets Præstation, ved Leveringen af en 5.000 Tons Damper. Mariana, til Rederiet New York and Porto Rico Line, 22 Uger efter at Kolen var lagt.

Mariana blev bygget efter samme Planer som en ældre Damper, Lorenzo, og dens Bygning udførtes paa følgende Tid: Kontrakten blev underskrevet den 17. December 1914, Kolen lagt den 8. Februar 1915, det halve Antal Plader var paasat den 18. Marts, alle Pladerne paasat den 28. April, Skibet sat i Vandet den 22. Maj, Dok-Prøver med Maskiner etc. afholdt den 17. Juni, og Skibet afleveret til sit Rederi i New York den 3. Juli 1915.

Noget af det, der mest tiltrænges for at skabe en amerikansk Handelsflaade og for at gøre det muligt at bygge de amerikanske Skibe paa amerikanske Værfter, til Priser som kan konkurrere med de udenlandske Værfter, er en større Tilbøjelighed til Ensartethed: en Villighed fra Redernes Side til at begrænse Typen af deres Skibe til færre Størrelser, Slags og Former, for at gøre det muligt at fabrikere Skibe i Stedet for at bygge dem.

Mariana blev bygget efter Planer, hvorefter fem andre Skibe var blevet bygget, hvad der har givet en Besparelse i Tid, og sandsynligvis af \$ 10,000 i Penge, fremfor de foregaaende Skibe for ikke at tale om en Besparelse af maaske seks Maanedre til Forberedelser paa en Tid, hvor Top-Rater for saadanne Skibe rimeligvis vilde give den sparede Tid en Værdi af fra \$ 600 til \$ 1,000 pr. Dag. Ydermere har Rederne betalt Bygnesteren en Bonus af \$ 100 for hver Dag, der er blevet sparet, og disse har ved Hjælp af Kopieringer og deres egen Dygtighed indvundet mere end 100 Dage fra Kontraktens Leveringstid, der var den 17. Oktober.

Naar der er et Marked for amerikanske Skibe, kan man stole paa de amerikanske Skibbyggeres Skarpsindighed og Dygtighed til at finde de Veje, som de skal gaa for ved Bygningen at kunne konkurrere, netop som det er gaaet med saamange andre Grene af den amerikanske Industri, ikke alene til Forsyning af Hjemmemarkedet, men for at kunne naa ud til Jordens fjerneste Egne.

Det var den afdøde Jernbanekonge og industridrivende Foregangsmand Collis. P. Huntington's Klarsyn, som først planlagde alt det, som nu er realiseret ved Newport News Shipbuilding and Dry Dock Company's Anlæg. Naar han senere talte om sit Ideal, skal han have sagt: Det var min Hensigt at starte et Skibsværft paa Verdens bedste Plads, og jeg har naaet min Hensigt. Værftet ligger lige ved Havets Port. Her er aldrig Is om Vinteren, og det er aldrig koldere, end at man kan smede ude i det Fri: dertil kan Skibene her faa de bedste Kul, lige saa billigt som nogetsteds. Der er ingen Tvivl om, at det kan siges, at Hampton Roads er en af Havets Porte. Ingen amerikansk Havn kan konkurrere med den med Hensyn til Dybde, Areal og Sikkerhed, og faa kommer den nær med Hensyn til Beliggenhed ved Kul- og Ertsgruber eller de store Jernværker af hvilke Skibbygning afhænger med Hensyn til Materiale. Og dertil er Stedet et vigtigt Center for Arbejdsmarkedet.

Værfterne i Newport News blev anlagt i 1886, kort efter at Forbindelsen med de store Søer ved Chesapeake og Ohio Jernbanesystemet var fuldført, og afhjælp netop Mangelen af en Tørdok, i hvilken de Skibe, som kom der for at lade, kunde blive repareret. Det nuværende moderne Anlæg er blevet udvidet fra Tid til anden, saaledes at det nu repræsenterer en Anlægs kapital af \$ 20,000,000. Værfterne omfatter et Areal af 125 acres og strækker sig langs med Hampton Roads i en halv eng. Mils Længde. Der haves direkte Forbindelse med Chesapeake og Ohio Banen og et udmærket indre Jernvejssystem, saavel som store bevægelige elektrisk- og dampdrevne Kraner, som er i Stand til at løfte de tungeste Støbninger og Maskiner. En stor Del af Arealet optages af moderne Bygninger, som dækker 15 acres, og i hvilke man finder nogle af de sværeste Maskiner i Landet. Kraftanlægget, der omfatter otte store Kedler, frembringer gennem moderne Maskiner c.

5.000 HK., og Kraft overføres til ethvert Sted paa Værftet. De Raamaterialer, som dette bruger i Løbet af et Aar udgør i runde Tal: 35.000 Tons Bygningsstaa, derunder Plader, Formjern, Stænger, Smedearbejder og Blikplader, 4.000 Tons Jern, Staal- og Kobber-Støbegodt, 35.000 Tons Kul, 380.000 gallons Brændselolie og 8 Milioner Fod Tømmer.

Værftet har seks store Byggebeddinger (mellem hvilke mindre Skibe kan sættes paa Ståhelen), men paa disse kan der bygges de største Skibe, som flyder paa Vandet. Beddingerne, som er oplaget eller forud bestilt for 18 til 20 Maanedre frem i Tiden, kan afgive Plads for Skibe af over 700 Fods Længde og op til 20,000 Tons eller mere.

I Øjeblikket har Selskabet under Bygning eller Bestillinger for en Værdi af \$ 20,000,000. De Nybygninger, der er i Arbejde, omfatter: To Kampskibe til De forenede Staters Flaade, 10 Handelsskibe, 1 Passager- og Fragtskib, 4 Fragtskibe og 3 Tankskibe.

Reparationsarbejdet har altid udgjort en betydelig og indbringende Del af Værftets Virksomhed, og er det ikke mindst for Tiden. Fornylig var der 25 Skibe under Reparation i de forskellige Døkker, af hvilke adskillige var kommet over Atlanterhavet, da de ikke følte sig sikre ved de evropæiske Værfter. Omtrent 20 pCt. af de Skibe, der har ønsket en Reparation i den senere Tid, er kommet fra Europa.

Naar man betænker, at en Reparation ofte naar op til \$ 25,000 å \$ 40,000, kan man forstaa, hvor værdifuld en Del, Reparationsafdelingen er for et Skibsværft. For Øjeblikket har Selskabet mange store Kontrakter angaaende Reparationer, mellem dem er Omdannelsen af to store Indsø-Dampere til oversøisk Brug, Omdannelse af The Southern Pacific Company's kulbrændende Skibe til Oljebrending og ny Maskiner til en stor Tankdamper. Ny Reparationsarbejder kommer hver Dag ind. I Løbet af den Tid, det har bestaaet, har Selskabet haft c. 4,000 Skibe under Arbejde. I Aaret 1914 ankom der 524 Skibe til Værftet.

Der er syv Reparationskajer ved Værftet, en af dem er forsynet med en bevægelig elektrisk Kran, som kan løfte 150 Tons, og alle er de forbundet med Jernbanerne, baade indenfor og udenfor Værftet.

Der findes tre Tørdøkker af følgende Dimensioner:

	Nr. 1	Nr. 2	Nr. 3
Hele Længde	689 Fod	861 Fod	585 Fod
Bredde foroven	130 —	162 —	147 —
Vanddybde ov. Tærskelen	25 —	30 —	24 —

Den Mulighed at kunne beskæftige Negere paa Værftet, har man allerede forlængst tænkt sig og realiseret. For Tiden beskæftiger Værftet c. 5,800 Mand. Af disse er c. 40 pCt. Negre. Disse har vist sig vel egnet til de fleste af de mekaniske Arbejder, som forefalder paa et Skibsværft, men det er nødvendigt nøje at overholde en Deling i Arbejdsgrupper af Hensyn til Sydens Fordomme og Traditionen. Overalt paa Værftet faar sorte og hvide Arbejdere samme Behandling, men holdes hver for sig. Mangen en farvet Mand, som kom ind paa Værftet ved 15 Aars Alderen, til 75 Cent om Dagen, har arbejdet saa godt for at lære sit Haandværk, at han efter fem Aars Forløb er blevet saa dygtig, at han kan fortjene \$ 3 å \$ 4 pr. Dag.

Frugtmarkedet.

Alle hjemgaaende Markeder ligger overordentlig fast og til Dels højere. Kulfragterne fra Wales og Østkysten er en Smule lavere i de fleste Retninger (dog ikke til Østersøen, Italien og det østlige Middelhav), men her spillet

formodentlig ogsaa det Moment ind, at det paa Grund af Nytaarshelligdage er særdeles vanskeligt at skuffe Tørn for prompte Baade. Det ventes imidlertid almindeligvis, at Raterne atter vil gaa op efter, naar vi er kommet ind i det ny Aar. I de fleste Retninger er Tonnage knap og forslaar ikke til Eftersørgslen, hvilket særlig gør sig gældende fra Nordamerika, La Plata og Østen. Disse Markeder har i den forløbne Uge igen betalt Rekordrater, f. Eks. 120/ for Korn fra La Plata Floden til England og iøvrigt som det vil ses af det efterfølgende. Saavel i England, Frænkrig, Italien som andre Steder er de Ekspeditioner, som Skibene faar, gennemgaaende meget langsomme, og dette i Forbindelse med, at Skibene paa denne Aarstid ofte har usædvanlig lange Rejser og faar Havarier, bidrager kun til at formindste Tonnagen. Heller ikke maa det glemmes, at kortere eller længere Onhold i Kirkwall eller anden engelsk Visitationshavn ogsaa virker i samme Retning. Dette bliver vor sidste Fragtheretning i Aar, og aldrig i Skibsfartens Annaler har der været betalt saa eventyrlige Rater, som vi nu gaar ind i det ny Aar med, et Aar, som efter alt at domme, tegner til ogsaa at blive et Rekordaar. De forskellige Markeder ligger som følger:

Østen. Ris fra Birma 125/ à 127/6 til udsøgt Havn U. K., 130/ Saigon/Marseille. 130/ Kolsichang/U. K., Februar—Marts, 132/6 pr. April—Mai. Palmekærner fra Madras Kysten 142/6 à 145/ Marseille, net terms, Januar—Februar—Marts. Paa Dødvægtbasis fra Bombay 97/6 Dunkerque, scale terms, Januar, fra Kurrachee 95/ U. K. Middelhavet. Bomuldsfrø etc. Aleksandria/London eller Hull 65/ pr. 60 Cbf. prompt. Erts 22/6 Rougie/Middlesbro (3.300), 21/6 La Goulette/Tyvedock, 24/ Middlesbro, 15/3 Hornillo Bay/Port Talbot (3.500), 19/6 Middlesbro (4.000), 18/ Algier/Tyvedock (6.000), 18/6 Middlesbro (5.100), Fres. 36 Huelva/Bordeaux, 16/6 Nordstaterne, Salt fra Trapani, Tunis etc. c. Kr. 32 Vestnorge. Erts fra Bilbao 16/9 Cardiff, 17/3 Newport River (2.000), 19/6 Maryport (2.900), 21/6 Middlesbro (1.800), 29/ à 30/ Boulogne (2.200).

Nordamerika. Paa Netto-Charter fra New York 85/ fransk Atlanterhavshavn, Januar, Tungt Korn fra Northern Range 13/ à 14/ U. K., 17/6 fransk Atlanterhavshavn, Kr. 18 Skandinavien, Januar, For Havreladning 13/3 til fransk Atlanterhavshavn, prompt, Tungt Korn fra Golfen 15/ Bristol Kanalen, 15/6 Englands Østkyst, 15/9 Leith, 23/ Vestsøanien, Januar—Februar, Oljekager Golfen 90 Kr. pr. Februar til Danmark, 82 Kr. fra Savannah Range. Paa Form-O. fra Savannah 262/6 Liverpool, 20, Januar—20, Februar.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 120/ U. K. (nordl. Hull), Januar—Februar, 117/6 pr. 1.—25, Marts. Til Skandinavien betales Kr. 110 à 115 pr. Januar—Februar. Fra Buenos Aires eller La Plata 115/ à 117/6 U. K. pr. Februar—10, Marts. Fra Bahia Blanca 117/6 à 118/9 udsøgt Havn U. K., Februar—10, Marts. Bahia Blanca/Lissabon 125/ (4.500), samme Position.

Kulfragterne. Fra England er der jo, som i Indledningen skrevet, ikke mange prompte Laster. Der er sidst sluttet til 21/ à 21/6 Rouen, 23/ Calais, 31/ Bordeaux, 36/ St. Nazaire, 38/ à 40/ Algier eller Oran, 50/ Marseille, 66/6 Genua eller Savona, 62/6 Palermo (2.300), 35/ Las Palmas. Fra Cardiff eller Newport 22/ à 22/6 Rouen, 31/ Lissabon, 32/6 Gibraltar, Fres. 65 Algier, 73 à 75 Marseille, 80 Tunis, 66/ Genua, Savona, Spezzia, Livorno eller Neapel, 68/9 à 70/ Port Said, 67/6 à 70/ Aleksandria, 40/ River Plate.

Skrevet den 29. December 1915.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverige og Østnorge Vest paa er Fragtmarkerne uforandrede, men der er meget faa Tilbud af Ledninger med Indtagelse af Prouslaster, saa der i det hele taget er Uden Beskæftigelse i denne Part.

Retursfragter fra England Portugal og Middelhavet er vedvarende faste og giver god Beskæftigelse for en Del Sej-

lere, som er placeret i den Fart: Kulfragter fra Østbritten til Danmark 21 à 23 Kr. pr. Ton, Østnorge 20 à 21 Kroner.

Angaaende de mindre Skibe har det siden sidste Beretning været smaat med Befragtninger. Af de tyske Pladser har Lübeck stadig Brug for Tonnage saavel som Wismar, men Ishindring umuliggør næsten al Forretning derfra. Danmark har baade fra Provinserne og fra Kjøbenhavn været meget rolig med forholdsvis ringe Eftersørgsel efter Tonnage, men hvad der er sluttet, er ikke til lavere Rater. Af Provinsafslutninger kan nævnes Nykøbing F./Aalborg 7½/ Kr., Fakse/Kjøbenhavn 3 Kr., for Hvede, og Fakse/Ebeltoft, Bvg. 6 Kr., og fra Kjøbenhavn sluttedes tunge Oljekager til Aarhus og Horsens 6 Kr., Hvede til Aalborg 5½/ Kr. Udsigterne er ikke saa overdreven lyse, dog bliver der efter 1. Januar nogle Bvg'laster fra Provinserne. Derimod noteres der fra Kjøbenhavn ikke noget særligt af Interesse endnu.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Frætdamperen »Finn» bygget af Helsingørs Jernskib- & Maskinbyggeri til Hr. Knud Knutzen i Helsingør, foretoges den 22. de official Prøvelser i Sundet, der i enhver Henseende forløb til Rederiets om Bord varende Repræsentanters fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanischer Lloyd's højeste Klasse, er 948 Fod langt i Hoveddækket, 38 Fod bredt og 17½ Fod dybt; Maskinen bliver triple ekspansjon med Overflods Kondensasjon paa 700 I. H. K., og Kædlerne udrustes med Wilh. Schmidts Overheder.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibbyggeris Skibsværft og Refshaleen sættes den 22. ds. et nyt Dobbeltkrue Dieselmotor Fragtskib til Det forenede Danmarkske Skibsselskab i Vandet.

Dimensionerne er Længde 407' 0", Bredde 54' 0", Dybde 36' 6", Lastevnen c. 8.600 Tons D. W.

Det forsvnes med to Hoved Dieselmotorer paa tilsammen 2.800 I. H. K. og udstyres — i Lighed med det til samme Selskab tidligere leverede Dieselmotor Skib — »California» — med de mest hensigtsmæssige og moderne Løse- og Løderejser.

For Officerer og Mandskab indrettes der bekvemt udstyrede Køyre. Skibet gik smukt paa Vandet og døbtes med Navnet »Oregon». Afslutningen overvarede af Repræsentanter for begge Selskaber samt flere Indbudne.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et Dieselmotor Skib, der skal bygges for Regning Aktieselskabet Det østasiatiske Kompagni.



Skibsefterretninger Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuber, afg. La Rochelle 25./12. — Alexandra, Nielsen, afg. Newcastle 7./12. — Algarve, Borries, pass. Gibraltar 26./12. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. London 16./12. — Antwerpen, Mikkelsen, afg. Newcastle 26./12. — Arkansas, Egense, afg. herfra 28./12. — Arno, Lepper, ank. Leith 16./12. — Aurora, Sonne, afg. herfra 21./12. — Baron Stjernblad, Sørensen, afg. herfra 25./12. — Beira, Mortensen, ank. Marseille 27./12. — California, Peteren, afg. New York 25./12. — Charkov, Soberø, afg. herfra 19./12. — Christian IX, Madsen, pass. Hanstholm 27./12. — Dagmar, Müller, afg. Lissabon 26./12. — Dania, Permand, afg. Newcastle 23./12. — Ebra, Lunge, pass. Gibraltar 24./12. — Florida, Ørsted, ank. hertil 19./12. — Frederik VIII, Thomsen, ank. hertil 22./12. — Garonne, Kromann, afg. Newcastle 26./12. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 11./12. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, afg. Leith 22./12. — Kasan, Rasmussen, ank.

(Fortsettelse efter »Efterr. for Søfarende».)

1662. Canariske Øer. Gran Canaria. Tanife Point. Vrag. Grunde.

(¹Notice to Mariners" Nr. 1238. London 1915.)
 1. Vraget af en Dampet ligger 5 Sm 209' (misv. SW. $\frac{1}{8}$ W.) fra *Areynaga Point* Fyr. En Grund med 6,4 m Vand ligger langs Siden af Vraget. $27^{\circ} 47\frac{3}{4}'$ N. $15^{\circ} 25\frac{1}{4}'$ W.
 2. 12,8 m Vand er fundet paa følgende Steder: a) 5,7 Sm 210' (misv. SW. $\frac{1}{8}$ W.) fra forannævnte Fyr. b) 5,6 Sm 211' (misv. SW. $\frac{1}{4}$ W.) fra samme Fyr.
 Flere læge Dybder er rapporteret i Nærheden af disse Steder.

1663. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Grund.

(¹Notice to Mariners" Nr. 47/3459. Washington 1915.)
 Følgende Dybder er fundne: 1) 9,7 m Vand 730 m $91\frac{1}{4}'$ (misv. NE. t. N. $\frac{7}{8}$ N.) fra *Point Allerton* Baake. 2) 7 m Vand 870 m 66° (misv. E. $\frac{7}{8}$ N.) fra samme Baake. 3) Paa 8,7 m Grunden, der ligger 1030 m $112\frac{3}{4}'$ (misv. SE. $\frac{3}{4}$ E.) fra *Boston* Fyr, er der kun 7,7 m Vand. 4) *Boston Ledge* strækker sig med 5,4 m Vand c. 110 m længere mod NE, end vist i Kortene. 5) *Martins Ledge* har kun 4,2 m Vand. 6) Det læge Vand rundt om *Teeksbury Rock* strækker sig længere N. efter end vist i Kortene, 8,2 m Vand er fundet c. 275 m NW. for det lægste Sted. 7) 7,7 m Grunden, som ligger c. 550 m SE. for *Roaring Bulls Ledges*, har kun 5,8 m Vand. *Boston* Fyr: $42^{\circ} 19' 41''$ N. $70^{\circ} 53' 26''$ W.

1664. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Marthas Vineyard.

No Mans Land. Lys- og Fløjtønde udlagt.
 (¹Notice to Mariners" Nr. 47/3462. Washington 1915.)
 No Mans Land Lys- og Fløjtønde 2, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., Synsvidde: 9 Sm, er udlagt i c. 22 m Vand paa c. $41^{\circ} 12' 43''$ N. $70^{\circ} 49' 55''$ W.

1665. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bugt.

Ohio Ledge. Lystønde forandret.
 (¹Notice to Mariners" Nr. 47/3464. Washington 1915.)
 Ohio Ledge Lystønde 5 A er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2 s., Lys 1 s., Mørke 1 s., $41^{\circ} 41' 35''$ N. $71^{\circ} 19' 12''$ W.

1666. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Assateague Fyr S. Vrag.

(¹Notice to Mariners" Nr. 47/3470. Washington 1915.)
 Et Fartøj, over hvilket Dybden er 5,4 m, ligger sunket 4,6 Sm 170° (misv. S. $\frac{3}{8}$ E.) fra *Assateague* Fyr, der ligger paa c. $37^{\circ} 54'$ N. $75^{\circ} 21'$ W.

1667. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Sharps Island. Lys- og Klokketønde forandret.

(¹Notice to Mariners" Nr. 47/3471. Washington 1915.)
 Sharps Island Lys- og Klokketønde 18 A er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5 s., Blink 1 s., Mørke 4 s., $38^{\circ} 33' 20''$ N. $76^{\circ} 25' 18''$ W.

1668. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Poplar Island Shoal.

Lys- og Klokketønde forandret.
 (¹Notice to Mariners" Nr. 47/3472. Washington 1915.)
 Poplar Island Shoal Lys- og Klokketønde 20 A er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10 s., Blink 2,5 s., Mørke 7,5 s., $38^{\circ} 45' 10''$ N. $76^{\circ} 26' 00''$ W.

1669. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Pamlico Floden. Reeds Hammock Fyr forandret.

(¹Notice to Mariners" Nr. 47/3476. Washington 1915.)
 Reeds Hammock Fyr er forandret til at vise hvidt Lys. I øvrigt uforandret. $35^{\circ} 20' 09''$ N. $76^{\circ} 36' 06''$ W.

1670. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Pamlico Sund. Neuse Floden. Point of Marsh. Fyr forandret.

(¹Notice to Mariners" Nr. 47/3477. Washington 1915.)
 Point of Marsh Fyr er forandret til at vise hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., $35^{\circ} 05' 49''$ N. $76^{\circ} 29' 00''$ W.

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, *Afrikas* W.-Kyst, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Azouske Hav*. "Efterretninger for Søfarende" udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Brodde- og Længdebestemmelser for danske Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *daniske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er anført i Meter (m), Afstande i Semil (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 Siden.

I. Østersøen.

1649. Sverrig. Karlskrona Skærgaard. Dragsö. Fyr tændt.

(¹Underrättelser för sjöfarande" Nr. 51/928. Stockholm 1915.)

Paa *Dragsö* ved *Prästlandet* smalleste Sted er tændt et hvidt Lynfyv, der viser Et-Lyn hver 2 s., Flammens Højde: 6 m. Hvidt Taarn. Brændetid: 1ste Septbr. — 31te Marts. $56^{\circ} 10' 35''$ N. $15^{\circ} 34' 30''$ E.

1650. Sverrig. Öregrundsgrepen. Grepen. Fyrskib inddraget.

(¹Underrättelser för sjöfarande" Nr. 51/917. Stockholm 1915.)

Grepen Fyrskib er inddraget for Vinteren. $60^{\circ} 28' 10''$ N. $18^{\circ} 17' 38''$ E.

1651. Tyskland. Königsberg. Forordninger forandrede.

(¹Nachrichten für Seefahrer" Nr. 70/2582. Berlin 1915.)

De Søfarende Opmærksomhed henledes paa, at de udstedte Politiforordninger for Passagen af Byggepladsen for den ny Jernbanebro over *Pregel* og 300 m paa hver Side af Arbejdsstedet er forandrede. *Königsberg*: $54^{\circ} 42\frac{1}{2}'$ N. $20^{\circ} 31'$ E. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 29/1069. København 1914.)

1652. Tyskland. Lübeck. Trave. Vrag borttaget.

(¹Nachrichten für Seefahrer" Nr. 70/2583. Berlin 1915.)

Det stenlastede Fartøj, der var sunket ved *Breidingspahl*, er borttaget. *Breidingspahl*: $53^{\circ} 53' 50''$ N. $10^{\circ} 47' 19''$ E.

(Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 21/968. København 1914.)

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

1653. Danmark. Sundet. København. Frederiksholm Tegl- og Kalkværker.

Baaker nedlagt. Sømærke udlagt.

De to Baaker ved Havnen N. for *Frederiksholm* Tegl- og Kalkværker er nedlagte. Bagbaaken: $55^{\circ} 39' (22'')$ N. $12^{\circ} 33' (00'')$ E.

Ved W.-Enden af Renden, der fører ind til Havnen, er udsat en hvid Stage med et Tværtræ som Topbetegnelse. Stagen staar paa S.-Siden af Renden lige over for den W.-ligste røde Stage med Kost. $55^{\circ} 39' (17'')$ N. $12^{\circ} 33' (15'')$ E.

(Kort Nr. 249 og 250. Havne-Lods Side 100 og 107. Som.-Fort. Side 37 og 38.)

1654. Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Klokkebøjer inddraget.

Paa Grund af Is er følgende Klokkebøjer inddragne: 1) *Middelgrund*. 55° 01' (18°) N. 10° 40' (51") E. 2) *Stenodde*. 55° 00' (01") N. 10° 42' (03") E. 3) *Navers-Grund*. 54° 58' (18") N. 10° 42' (40") E. 4) *Ridkjæbing S.* 54° 55' (37") N. 10° 40' (58") E. 5) *Strjgno S.* 54° 53' (00") N. 10° 37' (17") E. 6) *Hovvig*. 54° 52' (06") N. 10° 31' (42") E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1655. Danmark. Kattegat. Sjællands-Rev E. Drivende Vrag.

Et mindre Fartøj med Bunden i Vejret er den 25de December d. A. observeret drivende 2 Sm E. for Baaken paa *Sjællands-Rev*. Baaken: 56° 04 $\frac{1}{4}$ ' N. 11° 13 $\frac{1}{2}$ ' E.

1656. Danmark. Kattegat. Mariager-Fjord. Reglement for Besejling.

„Ministeriet for offentlige Arbejder“ har udstedt et Reglement for Besejling af og Ordens Opretholdelse i Sejllobet gennem *Mariager-Fjord*. Overtrædelse af Reglementet, af hvilket der her gives et Uddrag, straffes:

§ 2. For Trafikken paa Fjorden saavel i som uden for de gravede Rønder gælder de almindelige internationale Søvejsregler, dog vil der under Sejladsen i de gravede Rønder tillige være at følge de i §§ 3, 4 og 5 omhandlede Bestemmelser.

§ 3. Store Skibe med 5,0 m Dybgaende eller derover skal, naar de af Vandsstandsforholdene er tvungne til at holde sig i Midten af Rønden og derfor ikke kan virge for mødende Fartøjer, tilkendegive dette ved følgende Signaler:

a) om Dagen: Paa Fortoppen Signalet N. Z. efter „International Signalbrog“.

b) om Natten: En rød Lanteme, der lyser Horisonten rundt og er synlig i en Afstand af mindst 2 Sm, og som for Dampskibes Vedkommende skal hejses paa Fortoppen under Toplanterne i en Afstand fra denne af mindst 1 m og for Sejlskibes Vedkommende i en Højde af mindst 3 m over Skroget, saaledes at den ikke kan forveksles med den røde Sidelanterne. Under Bugsering føres Signalerne af det bygserede Skib.

c) I Sigte af andet Skib eller Fartøj samt i Taage Regn eller Snefykning saavel om Dagen som om Natten: 4 paa hverandre følgende Toner (lang—kort—lang—kort) med Dampfløjte eller Taagehorn.

§ 4. Passage af de i § 3 omhandlede Skibe maa ikke finde Sted i de uddybede Rønder. Naar to saadanne Skibe mødes for Ind- eller Udgaende, og der kan være Formodning om, at de vil mødes i de uddybede Rønder, da skal det Skib, som har Strømmen modgaende stoppe, indtil det Skib, som har Strømmen medgaende, har passeret vedkommende Rønde.

§ 5. Skibe af mindre Dybgaende end nævnt i § 3 har ikke Ret til at føre eller give de i § 3 nævnte Signaler.

Etlivert Fartøj, der ikke fører eller giver de i § 3 nævnte Signaler, skal gaa af Vejen for et Skib, der fører eller giver et saadant Signal.

Sejl- og Robaade skal holde sig til Siderne af Rønden og er altid pligtige til at virge for passende Skibe.

§ 6. Maksimumshastarten i de gravede Rønder fra *Als-Ølde* til Cementfabrikkerne er for Damp- og Motorskibe 7 Knob.

§ 7. De gravede Rønder maa ikke uden bydende Nødvendighed benyttes som Stoppe- eller Ankerplads.

Fartøjer, der ankre op i Sejllobet, skal pause, at de selv og deres Ankre kommer til at ligge i Siden af dette og vel fri af Baakelinierne, saaledes at de ikke spærrer Passagen for andre Skibe. Eventuelt maa de udføre Varp for at undgaa dette.

Fartøjer, som stopper op ved *Hadsundbroen*, maa kun ankre i Sydsiden af Farvandet paa begge Sider af Broen.

§ 8. Det er forbudt at fiske med Garn, Slæbevaad eller faste Fiskeredskaber i Sejllobet. Baade og Fartøjer, der driver anden Slags Fiskeri i Sejllobet, maa ikke hindre Sejladsen, men skal, naar et Skib nærmer sig, gaa af Vejen for dette.

§ 9. Fartøjer, der maatte grundstøde i Sejllobet, skal drage Omsorg for snarest muligt at komme fri af Grundten, om fornødent ved Benyttelse af Lægterfartøjer. Varp, der føres over Sejllobet, skal slækkes for passerende Fartøjer.

Skrueskibe, der er grundstødt i de gravede Rønder, maa ikke benytte Skrænen. Træffes der ikke af Ejeren eller hans Befaldmægtigede hurtig de fornødne Foranstaltninger til Fjernelse af et i Sejllobet grundstødt eller sunket Fartøj, der er til Hinder for Sejladsen, kan dette fjernes for Ejerenes Regning og paa hans Risiko.

§ 10. De i Sejllobet henliggende Uddybningsmaskiner skal passeres paa den Side af Maskinerne, hvor disse viser et rodt Flag om Dagen og om Natten 2 Lantemer med hvidt Lys, den ene over den anden, medens Maskinernes anden Side om Natten betegnes ved en enkelt Lanteme med hvidt Lys. Vises om Dagen intet rodt Flag, eller dersom om Natten kun enkelt hvidt Lys vises fra begge Sider af Uddybningsmaskinen, betegner dette, at Passage foreløbig frarådes.

Naar der paa Siden af Uddybningsmaskinen er hejst Nationalflag, er det Signal for, at der er Dykker ude.

Uddybningsmaskinerne skal altid passeres med særlig Agtpagivenhed. Damp- og Motorskibe maa kun passere dem med langsom Fart.

§ 11. Fyld maa kun udkastes paa de af Havnevesenets anviste Steder. Affald maa ikke udkastes i Fjorden.

§ 13. For Besejling af *Hobro—Mariager* og *Hadsund* Havne og Passage gennem *Hadsund* Broen henvises til de for hver af disse gældende Reglementer. (Danske Iods Side 164.)

1657. Sverrig. Kattegat og Skagerrak. Hallands- og Bohuskusterna. Vinter-afmærkning.

(„Underrøttelser for sjöfarande“ Nr. 50, Side 389, Stockholm 1915.)

Naar Isforholdene gør det nødvendigt, foretages følgende Forandringer ved Akmærkningen: 1) *Lille Middeldgrund* Lystønde inddrages. 56° 57' 15" N. 11° 58' 10" E. 2) *Klokketørens* Klokketønde ombyttes med en rød Vager med 1 Ballon over 1 nedadvendt Kost. 57° 17' 30" N. 11° 53' 30" E. 3) Tønderne i *Albrektsunds Kanal*, *Kalvsund*, *Hjertösund*, *Bockholmsund*, *Toftö Sund*, *Kyrke Sund*, *Vägerörarna*, *Tärnsundet*, *Hornö Sund* og *St. Hamborgö Sund* ombyttes med Stager med Kost eller med Stager.

IV. N.-lige Ishav og Nordssøen.

1658. England. Thomsen. Long Sand. Spærret Farvand.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 210/1919, 3-Graevenhage 1915.)

Skibe, som gaar E. om *Long Sand* Fyrskib, maa ikke komme W. for Meridianen paa 1° 47' E., saalænge de er mellem Breddeparallelerne paa 51° 51' N. og 51° 42' N. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 67/1629. København 1915.)

1659. England. Cross Sand. Reserverfyrskib udlagt.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 211/1922, 3-Graevenhage 1915.)

Et Reserverfyrskib, der viser samme Fyr og giver samme Taagesignal, som det sunkne Fyrskib, er udlagt c. 1/2 Sm E. for Vraget af *Cross Sand* Fyrskib. Reserverfyrskibet: 52° 38' 19" N. 1° 55' 28" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 69/1630. København 1915.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1660. Cape Breton Island. Louisburg. Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 138/187, Ottawa 1915.)

Fyret paa N.-Siden af Indløbet til Havnen er forandret til et hvidt, fast Fyr med Blus hver 12 s. 45° 54' 34" N. 59° 57' 15" W.

1661. Nova Scotia. Wedge Island. Fyr forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 138/186, Ottawa 1915.)

Wedge Island Fyr paa W.-Siden af Indløbet til *St. Mary* Floden forandres omtrent den 8de Januar 1916 — uden nærmere Bekendtgørelse — til et hvidt, fast Fyr med Blus hver 15 s. 45° 00' 35" N. 61° 52' 53" W.

375

Uddrag af Notices to Mariners.

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

No. 1131. China Sea—Gaspar Strait, Banka Island, Briket Point—Details of Light. Position. Lat. 2° 34' 10" S., long. 106° 51' 12" E., on chart No. 2137. Abridged description. Lt. Fl. ev. 15 sec., vis. 15 m. Details: Character. A flashing white light every fifteen seconds, thus:

Flash, $\frac{3}{3}$ secs.
eclipse, $\frac{12}{12}$ secs.

Elevation. 105 feet. Visibility. 15 miles; from 90° (N. 89° E. Mag.), through south, to 360° (N. 1° W. Mag.). Structure. White iron framework, 46 feet in height. Variation. 1° E. (Notice No. 1131 of 1915, dated 22nd November.)

Charts affected. No. 2137, Gaspar strait. No. 2149, Banka and Gaspar straits. No. 941a, Eastern archipelago, sheet I. No. 1263, China sea. Publications. List of Lights, Part VI, 1915, No. 988. China Sea Pilot, Vol. I, 1906, page 501. China Sea Pilot, Vol. II, 1915, pages 138, 172.

No. 1136. India, West Coast—Gulf of Cambay, Bhaunagar Channel—Alteration in position of Bell-Buoy. New position. On the eastern side of the channel, at a distance of about 9 cables, north-westward, from former position, and 13 $\frac{1}{10}$ cables, 111° (S. 70° E. Mag.), from the position of Bhaunagar light as shown on the charts. Lat. 21° 45 $\frac{3}{4}$ ' N., long. 72° 14 $\frac{3}{4}$ ' E. Description. A cylindrical bell-buoy. Variation. 1° E. (Notice No. 1136 of 1915, dated 23rd November.)

Charts affected. No. 1035, Piran island to Bhaunagar. No. 51, Gulf of Cambay. Publication. W. C. India Pilot, 1909, page 266; Revised Supplement, No. 1, 1915.

No. 1137. Red Sea, Eastern Shore, Shab el Khamis—Extension to the southward. Position. Southern end of reef, lat. 22° 44' 20" N., long. 38° 37' 15" E. on chart No. 8b. Details. Shab el Khamis reef is reported to extend for about two miles further south than charted, the southern end being situated in the position given above. (Notice No. 1137 of 1915, dated 23rd November.)

Charts affected. No. 8b, Red sea, sheet 2. No. 2523, Red sea. Publication. Red Sea Pilot, 1909, page 314.

No. 1185. Japan—Hanshu, North-West Coast, Uwozu—Light established. Position. On the north side of the entrance to the small stream on the south side of the town of Uwozu. Lat. 36° 48' 42" N., long. 137° 23' 00" E., on chart No. 2243. Abridged description. Lt. F., 39 ft., vis. 11 m. Details: Character. A fixed white light. Elevation. 39 feet. Visibility. 11 miles, from 79° (N. 85° E. Mag.), through east, to 177° (S. 3° W. Mag.). Power. 140 candles. Structure. White hexagonal wooden tower, 33 feet in height to centre of lantern. Variation. 6° W. (Notice No. 1185 of 1915, dated 4th December.)

Charts affected. No. 2243, Noto peninsula. No. 3003, Ando zaki to Olose zaki. Publications. List of Lights, Part VI, 1915, No. 2144a. Japan Pilot 1914, page 641.

No. 1191. China, East Coast—Kyau Chau Bay Approach, Fu Shan So Bay—Shoals southward of. (a) Position. At a distance of 3 miles and 5 $\frac{1}{10}$ cables, 112° (S. 64° E. Mag.), from Arkona islet lighthouse. Arkona islet lighthouse, lat. 36° 03 $\frac{3}{4}$ ' N., long. 120° 19' E. Depth. 4 fathoms, coarse sand. (b) Position. At a distance of 4 miles and 4 cables, 110° (S. 66° E. Mag.), from the above-mentioned lighthouse. Depth. 4 $\frac{3}{4}$ fathoms, sand. Variation. 4° W. (Notice No. 1191 of 1915, dated 6th December.)

Charts affected. No. 857, Kyau chau bay. No. 1255, Kyau chau bay to Lai chau bay. No. 3480, Shantung promontory to Nagasaki. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1915, page 413.

hertil 21./12. — Kentucky, Holm, ank. Utansjo 14./12. — Kiow, Tannesen, afg. London 25./12. — Louise, Svann, afg. Swansea 22./12. — Louisiana, Jousen, afg. New York 14./12. — L. P. Holmbiaa, Mühlendorff, ank. Newcastle 16./12. — Morsø, Nellemann, afg. Newcastle 19./12. — Moskø, Jacobsen, pass. St. Vincent 23./12. — O. B. Snhr, Pedersen, ank. hertil 21./12. — Omsk, Kylesbeck, afg. hertil 22./12. — Oscar H. Hempel, ank. hertil 21./12. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 21./12. — Perm, Sonno, ank. Dartmouth 24./12. — Pregel, Iversen, ank. Tarragona 27./12. — Romny, Bogvad, ank. Newcastle 24./12. — Suga, Hansen, ank. Leith 14./12. — Skalholt, Sundvig, ank. hertil 5./12. — Toxas, Clauson Kaas, afg. New York 15./12. — Tiber, Traup, afg. Neapel 23./12. — Tomsk, Wilberg, ank. Kirkwall 25./12. — Tula, Therkildsen, afg. Boston 15./12. — United States, Gotsche, afg. Greenock 18./12. — Viking, Gjerløf, afg. Newcastle 18./12. — Bark Viking, Buntzen, afg. Falmouth 11./12.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Kjøbenhavn 23./12. — Amalienborg afg. Sunderland 24./12. — Bratlingsborg afg. Porto Ferraid 14./12. — Børglum ank. Port Mexico 24./12. — Dansborg ank. Tyne 19./12. — Elsborg afg. Kjøbenhavn 23./12. — Flynderborg afg. Sealham 21./12. — Guldborg ank. Huelva 24./12. — Gurre pass. Deal 16./12. — Hammershus ank. Filadelfia 16./12. — Harrildsborg ank. Kjøbenhavn 21./12. — Jelling afg. Cienfuegos 14./12. — Jomshorg pass. Deal 25./12. — Jungshoved afg. Buenos Aires 9./12. — Jægersborg ank. Kjøbenhavn 19./12. — Kallundborg pass. Gibraltar 24./12. — Kalø ank. Kjøbenhavn 21./12. — Klampenborg afg. Gibraltar 8./12. — Kronborg ank. Boston 25./12. — Løjre afg. Galveston 18./12. — Næsborg afg. Sunderland 21./12. — Randelsborg ank. Kjøbenhavn 22./12. — Rosenborg pass. Gibraltar 5./12. — Silkeborg ank. Lissabon 16./12. — Skanderborg afg. Tyne 25./12. — Skodsborg afg. Newport 24./12. — Spigerborg ank. Cetta 1./12. — Stegelborg ank. Kalundborg 22./12. — Stjerneborg ank. Kjøbenhavn 22./12. — Tuborg ank. Baltimore 23./12. — Taarnborg afg. Leith 23./12. — Ulfborg ank. Savannah 16./12. — Uranienborg pass. Dungeness 16./12. — Ørkild afg. New York 22./12.

Vesterhavet. Laura, Thøgersen, pass. Hirtshals 27./12. for Kjøbenhavn. — Stella, Nielsen, ank. Esbjerg 27./12. — Valborg, Winslow, ank. Gaudia 25./12. — Yrsa, Gramstrup, ank. Methil 25./12. — Bertha, Johansen, ank. Havre Red 26./12. — Norma, Madsen, afg. Liverpool 24./12. til Aalborg. — Cito, Brinch, ank.

Valencia 25./12. — Nancy, Pedersen, ank. Middlesbro 24./12. — Karla, Pedersen, ank. London 23./12. — Nexos, Jensen, pass. Cape Finisterre 22./12. for Barna. — Thyra, Nielsen, ank. Ardrossan 23./12. — Marie, Broder-Nielsen, afg. Barna 24./12. til Sevilla. — Olga, Christensen, ank. London 22./12. — Ulla, Hansen, ank. Oxelösund 23./12. — Fylla, Brinch, ank. Alicante 23./12. — Rigmor, Rasmussen, afg. Holsinger 22./12. til Åhus. — Nora, Møller-Hansen, afg. Ardrossan 22./12. til Palma. — Gerda, Iversen, ank. Kjøbenhavn 23./12. — Hebe, Brinch, pass. Dragor 22./12. for Kjøge. — Polly, Mathiasen, ank. Rouen 20./12. — Ellen, Winther, afg. Ardrossan 19./12. til Alicante. — Nordsøen, Nielsen, ank. Barna 20./12. — Inger, Jensen, ank. Karskär 19./12. — Dorteaa, Jessen, ank. Göteborg 19./12. — Dagmar, Sørensen, afg. Kjøbenhavn 17./12. til Alicante. — Johanne, Mikkelsen, ank. Sevilla 16./12. — Carmen, Basse, ank. Hartlepool 15./12.

Det dansk-russiske D ampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, afg. Burntisland 23./12. — Johan Siem, Tannebek, ank. Aalborg 17./12. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Norresundby 22./12. — Russ, Petersen, afg. Norfolk 10./12. — Wladimir Sawin, Wittenkamp, afg. Newcastle 24./12. — Excellence Pleske, Boutrup, ank. Burntisland 22./12. — Michail Outchoukoff, Nielsen, afg. Frederikshavn 26./12. — General-konsul Pallisen, Folkenberg, afg. Newcastle 19./12. — Wladimir Roitz, Olsen, afg. Gibraltar 6./12. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Helsingør 23./12. — Nøwa, Dahl, afg. Marseille 16./12. — Freja, Harboe, ank. Baltimore 24./12. — Rota, Christensen, afg. Marseille 22./12.

Det asiatiske Kompagni. Siam ank. Kirkwall 26./12. hjemg. — Selandia pass. Kap Verde 22./12. udg. — Jutlandia afg. Antofagasta 22./12. hjemg. — Panama afg. Kobe 26./12. udg. — Falstria pass. St. Vincent 22./12. hjemg. — Annam pass. Gibraltar 22./12. udg. — Indien pass. Gibraltar 16./12. hjemg. — Kina pass. Gibraltar 24./12. hjemg. — Natal ank. Suez 20./12. hjemg. — Tongking pass. Perim 16./12. udg. — Fionia ank. Göteborg 22./12. udg. — Pagan afg. Kjøbenhavn 29./12. udg. — Chile afg. Kjøbenhavn 28./12. udg. — Australien afg. Newcastle N. S. W. 1./12. hjemg. — Columbia afg. Colombo 21./12. udg. — Chumpon afg. Rio de Janeiro 14./12. udg. — Arabien afg. Coronel 18./12. hjemg.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Arzew 16./12. — Elna, Rathje, ank. Oran 28./12. — Therese, Izard-Pedersen, ank. Tyne 23./12. — Harriet, Larsen, afg. Tyne Dock 25./12. —

Dagny, Therkildsen, afg. Monaco 28./12. — Simone, Hansen, ank. Aberdeen 21./12. — Jeanne, Olsen, ank. Newcastle 24./12. — Vera, Riso, ank. Aalborg 27./12. — Daisy, Jørgensen, ank. Leith 21./12. — Anne, Leth, ank. Castillon 24./12.

Dania, Mary, Clausen, afg. St. Vincent 16./12. til Savannah. — Flora, Lorentzen, afg. Fowey 4./12. til Newport News. — Nolly, Clausen, afg. Kolding 24./12. til Tynen. — Lilly, Bang, afg. Sunderland 25./12. til Helsingør. — Alexy, Duhn, ank. Rouen 19./12. — Dagny, Sørensen, afg. Calais 26./12. til Tynen.

Thuro, Peter Bom, Jørgensen, ank. Leiths Red 15./12. — H. A. Hansen, Andreasen, ank. Methil 24./12.

Rodby Havn, Freja afg. Faaborg 26./12. — Dansted afg. Frederikshavn 27./12. — Rolf ank. Hartlepool 24./12. — Rixo ank. Drammen 27./12. — Lidsø ank. Kjøbenhavn 24./12. — Tarket ligger i Kjøbenhavns Flydedok.

Orion, Sirius, Møller, afg. Kirkwall 16./12. til Filadelfia. — Orion, Madsen, ank. Tynen 22./12. — Vulcan, Christensen, ank. Frederikshavn 24./12.

Ære, Emanuel, Svane, ank. Burntisland 25./12.

Sejlskibe.

Svendborg, London, Andersen, ank. Børgense 21./12. — Confidence, Mouritzen, ank. Swansea 21./12. — Lauritz, Dam, ank. Concarneau 21./12. — Otto, Klug, ank. Kolding 23./12. — C. L. Rasmussen, Hansen, ank. Fowey 22./12. — Delos, Andersen, ank. Croisic 21./12. — Concordia, Møller, ank. Svendborg 22./12. — Ane, Rasmussen, ank. Falkenberg 22./12. — Triton, Jensen, ank. Troon 20./12. — Erik, Christensen, ank. Porsgrund 20./12. — Valkyrien, Hansen, ank. Havre 16./12. — Roma, Jensen, ank. Kragerø 16./12. — Lindhardt, Lundquist, afg. Dysart 21./12. — Constance, Hansen, afg. Wemyss 22./12. — Frida, Bom, afg. Cardiff 21./12. — Loif, Valentin, ank. Yarmouth 23./12. — Criterion, Hansen, ank. Kjøbenhavn 27./12. — Alfild, Hansen, ank. Leith 24./12. — Ragnhild, Wilde, ank. Leith 23./12. — Pbonix, Jørgensen, ank. Svendborg 25./12.

Ære, Kodan, Friis, afg. Vejle 19./12. til Drammen. — Hjalmar afg. Stavanger 20./12. til Middlesbro. — Olfelia afg. Stavanger 20./12. til Middlesbro. — Mester, Larsen, ank. Kjøbenhavn 19./12. — Anne, Levinsen, afg. Kjøbenhavn 19./12. til Vejle. — Marienborg, Olsen, afg. Kjøbenhavn 19./12. til Vejle. — Proven, Schmidt, ank. Lorient 20./12. — Bien, Petersen, ank. Karrebæksminde 20./12. — Kastor, Albertsen, ank. Lysekil 20./12. — Vega, Olsen, ank. Fowey 20./12. — Danmark, Andersen, ank. Svendborg 21./12. — Freden, Christensen, ank. Brest 20./12. — Hejmdal afg. Lorient 21./12. til Brunswig. — Svalen, Haagenesen, ank. Southampton 20./12. — Argus, Jensen, ank. Swansea 21./12. — Salus, Andersen, ank. Swansea 21./12. — Chr. H. Rasmussen, Petersen, afg. Alicante 22./12. til Barcelona. — Fredensborg, Kisby, afg. Valencia 21./12. — Poseidon, Rasmussen, ank. Travemünde 22./12. — Saga, Olsen, ank. Swansea 21./12. — Laura, Jensen, afg. Gibraltar 22./12. til Malaga. — Immanuel, Winther, ank. Kenitra 21./12. — Uranus, Rasmussen, ank. Poole 21./12. — Activ, Christensen, ank. Setubal 22./12. — Atlantic, Rasmussen, afg. Alicante 23./12. til Valencia. — Husavik, Hansen, ank. Irvine 23./12. — Emanuel, Kastrup, afg. Rouen 21./12. til Lianelly. — Chr. H. Rasmussen, Petersen, ank. Barcelona 25./12. — Harries, Harris, ank. Cadiz 24./12. — Hans, Christensen, ank. Pernambuco 25./12. — Hertha, Krull, ank. Irvine 23./12. — Albertha, Kromann, ank. Lowlash 24./12. — Altha, Andersen, afg. Rabat 22./12. til Jacksonsville. — Rolf, Rasmussen, ank. Ferdinandine 25./12. — N. E. Schmidt, Rasmussen, afg. New Foundland 24./12. til Gibraltar.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 30. December 1915. — Søforhør. — Amerikansk Skibsbygning. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns uofficielle Borsknrs.

STEEN GIEBELHAUSEN

Aktieselskab, Copenhagen

Steam & sailing ship owners — Chartering agents — Baltic & White Sea Chartering a speciality

Frederiksberggade 1. Tel.-Addr.: Steengabel, Telephon: Central 12608 & 12607

Skibsmæglerforretning

i København søger dystig yngre Menneske til Befragtnings- og Skibssalg. Billet mrkt. „699“ bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

Styrmandselever.

I Januar Maaned antages seks Styrmandselever til C. K. Hansens Skoleskibe, Dampskibene »Rosenborg« og »Tuborg«. Der fordres mindst 2 Aars Sejlad med Sejlskib, hvoraf del ene maa have været som Matros. De Elever, som findes egnede dertil, vil efter den fornødne Sejlad med et af Skoleskibene kunne faa frit Ophold og Kost under Læsningen paa Navigationsskolen. Eleven bestemmer selv, hvilken Skole han vil frekventere. Ansøgning indsendes til C. K. Hansens Skibsinspektion, Toldbodvej 15, København.

C. K. Hansen.

Dampskib ca. 2 à 3000 ton for fragtfart ønskes kjøbt. Tilbud med oplysninger om alder, besigtigelse etc. sendes under mrkt. »God stand 7418« til A/S Reklames Annoncebureau, Kristiania.

Bjørch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
i Sted fra Nyhavnsbroen
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen
Telefon 7242

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og
Speditør

Gent, Belgien.

Damptrawlere

En Skonnert

246 Net. Reg. Tons tilsalg. Pris 16.000 Kr. Billet mrkt. »14533« mdtager Nordisk Annoncebureau, Købmagergade 38.

bygget henholdsvis 1891 (Pris Kr. 95.000) 1892 (Pris Kr. 85.000) 1898 (56.000 Floriner) 1899 (50.000 Floriner). Billet mrkt. »14529« modt. Nordisk Annoncebureau, Købmagergade 38.

ALFRED CHRISTENSEN

STEAMSHIP OWNER

STEAMSHIP, AVERAGE, INSURANCE & CHARTERING
AGENT COAL MERCHANT

MANAGER OF „NORDISK LLOYD“ MARINE INSURANCE CLUB

TELEGRAPHIC ADDRESS: „ALFRED“

WATKINS, SCOTT'S A. B. C., ZEBRA, A. I., & PRIVATE CODES USED

Telegraphic Address „Hammond, Dover.“ Telephone No. Dover 277.
GEORGE HAMMOND & COMPANY,
(Established 1767)
Partners W. GRANT & E. A. MARSH,
DOVER and DEAL.
Shipbrokers & Underwriters' Agents, Agents for Lloyd's and for the principal Danish Shipowners & Insurance Companies.
E. A. MARSH (Partner), Danish Vice-Consul.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 6885. Kvæsthusgade 1, St. Telegr.-Adr. „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.
8901.

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.

Stavanger Preserving Co.

Stavanger.

Hermetik til Skibsbrug

faas hos

Skibsprovianteringshandlerne

over hele Verden.

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



OLSKILD

**Bedste Olietøj
Patent**

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faas overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrop (Amager).

Hill-Madsen
Smede & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telef. 5269. Privat Telef. 0406 2234x.

P. Ph. Stuhr's Maskin- & Skibsbyggeri,
Aalborg.

5-Ophalerbeddinger for Skibe indtil 240 Fod lange og
1100 Tons Egenvægt.

Reparationer udføres hurtigt og solidt

Jydsk Telefon: 1177. Statstelefon Nr. 9.
Telegram-Adresse: »STUHR«.

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. —

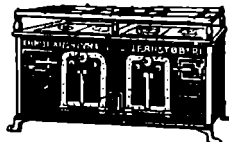
DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S

AFDL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS-
BAGE-
OVNE

KABYS KOMFURER
I ALLE STØRRELSER



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

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. „Danskelloyd“.

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 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: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
Kristiansgade 23 Kongelige Søassurance 224, 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. Concourse 42

Fjerde Søforsikringssselskab 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



NORSKE LLOYD

Kristiania

Sø-, Vare-, Breakdown-
og Ansvarsforsikring.

„SKANDINAVIA“

Stiftet 1899

Hovedkontor: Kongens Nytorv 6, København K

Aktiekapital og Reserver: 17 Millioner Kroner

overtager

Sø-, Transport- og Krigsforsikring

Generalagentur:

A. N. GRØN & W. WITZKE,

Telefon 9316 København Kongens Nytorv 6

Sigurd von Pfaler & Co.

Assurancekontor for

Sø-Transport og

Krigsforsikring

Østergade 37. — København K.

Telefon: Central 12.537. — Tlgr.-Adr.: „KRIGSPFALER“.

LANDMANDSBANKEN

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

H. NIELSEN

1ste Kl. Smede- og Maskinværksted for alle Slags
Skibsreparationer.

Tværgade 15, Aarhus. Telefon 3749.

WIESE & Co., LISSABON.

SKIBSMÆGLERE & SALTEXPORTØRER.
Bunker Kul. (Største flydende Kullager). Billigste Priser.
Telegram-Adr.: Wieseco. (H. O. 205.)

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, Natl. 427 — Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

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

Aarhus. Sophus E. Johnsen. Tlf. 2859 & 2879. Tlgr.-Adr.: Sejus. Breve til min Adresse leveres straks ved Skibs Ankomst. Motorbaad til Rheden.



Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.
Natsignaliseringslamper.

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.

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

Hecksher & Søn 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 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 & Dentin's Eftf.

Dam & Svensson, Skeppsmåklare,
Telegr.: DAMSON. **Oskarshamn.** Telegr.: DAMSON

P. Jørgensen & Co., Korsør.

Telegramadr.: „Jørgensen“.

— **Skibsmæglere.** —

Telefon 6 & 16.

Statstelefon 11.

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed
Petrograd og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.

Telegr.: **Tugboat Company „Union“** Telegr. „Sojus“
Petrograd, Wass. Ostrow, 17 Line. No. 4.

R. A. ROBERT, KØBENHAVN, AMALIEGADE 26.
BEFRAGTNING.

Telegram-Adresse: „ROBERTUS“.
Telefoner: 6357 & 6358. Statstelefon: 188.

Hans Olesens Eftf.
(Niels Wang)
Skibsmægler, Høræns

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

Jens Philipsen
Statsaut. Forhyring
Havnen 13. Telefon 732.
Horsens.

Telefon 5430. **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Freights“
Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERSGADE 2.

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

H. P. NIELSEN
Skibshandler
ESBJERG

Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjerbecks Eftf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonvark
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

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

Brix-Hansen & Co.
København.
Dampskibsbefragtning.
Tlf. Adr.: Telefon: 3224.
Tonnage. Telefon: 3244.

N. W. PESCHARDT
VEJLE
anbefaler sin Skibshandel

Husk

Petersen-Faxe's

HERREKVIPERING
Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede Klædelager.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid badst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretning,
Telt. 6. **Dragør.** Telf. 6.
Motorbaade er altid i Soen. Fri
Ind- og Udsætning.
Kommissioner udføres.
Priillate sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

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

W. CHR. WILLARSEN
Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 187

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

J. C. Jensen og R. B. Christiansen
Sagfører Overretssagfører
sp. Søsager
St. Voldgade 10, Randers
Telefon Nr. 47

Overretssagfører
E. Moltzen
Odense
Retssager (sp. Sø- og Handelssager)
og Handelsinkassation.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Vestre Boulevard 29. Kbhvn. B.
Retssager (sp. Søager).

Forlang Olieetøj fra
Jydsk Oliefæjfabrik
Telefon 1430 Randers Telefon 1430



Utzon & Stegmann, Skibsmæglere. Aalborg.

Telegr.-Adr.: UTZON.
Telefoner: 2200 - 2075.
Statstelefon 2.

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.

Vølund Raolie-Motor „Neptun“. 5—100
Billig Drift — Solid — Driftssikker. HK

A/s „**VØLUND**“.
Blegdamsvej 32. København N.

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.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre.
Anden Side og Siden efter Tekst pr. Petitlinie à 45mm Bredde 25 —
De øvrige Sider pr. Petitlinie à 45mm Bredde 20 —
Moderation for 5 Gange 13 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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).

Aarhus mekaniske Værksted
Alle Slags Skibs- og Maskinreparationer
samt Kedelrensning udføres.
Fredensgade 16. Telefon 3950.

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

Dykkerarbejde tilbydes.

Alt Dykkerarbejde, saason: Undersøgelser og
midlertidige Reparationer af Skibe, alt Bolværks-
arbejde, Dybtvandsdykning, m. m. udføres ved
Henvendelse til

Entreprenør **F. HINRICHSEN,**
Thorshavnsgade 3.
Telefon 4674 samt efter Kl. 7 Aften Byen 349 y — Taga 136 x.

Randers Rebslaaeri

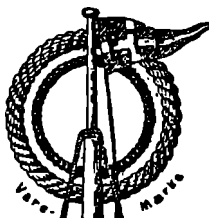
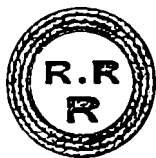
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltouge

til Skibsbrug og Elevatorer



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

N. SANDBERGS Skræderetablissement 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